



Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelma



SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	4
TIIVISTELMÄ	5
1. JOHDANTO	6
1.1. Tausta	6
1.2. Työn tavoite, sisältö ja rajaus	7
2. POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTIÄ OHJAAVAT MÄÄRÄYKSET JA OHJEET	8
2.1. Lainsäädäntö	8
2.2. Pyöräpysäköinnin määräykset ja ohjeet	9
2.2.1. Määräykset ja ohjeet muissa kaupungeissa	9
2.2.2. Helsingin kaupungin määräykset	10
2.2.3. Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin ohjeet	11
3. POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE	12
3.1. Polkupyörän pysäköintiin liittyvät tarpeet	12
3.1.1 Käyttäjien tarpeet ja mielipiteet Helsingissä	12
3.2. Pyöräpysäköinnin nykyinen tarjonta	14
3.2.1 Tarjonnan määrä ja laatu	14
3.2.2 Pyöräpysäköinnin käyttöasteet	16
3.3. Pyöräpysäköinnin kysyntä	18
3.3.1. Pyöräilyn määrän kehitys Helsingissä	18
3.3.2. Merkittävimmät pyöräpysäköinnin alueet	19
3.3.3. Kerro kartalla -kyselyn tulokset	22
3.4. Pyöräpysäköinnin keskeiset ongelmat	24
3.4.1. Pyöräpysäköinnin vastuut	25
3.4.2. Pyöräpysäköinnin suunnittelu	26
3.4.3. Ohjeet ja määräykset	27
3.4.4. Omaisuuden hallinta	28
3.4.5. Pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapito	29
3.4.6. Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto	29
3.4.7. Pyörätelineiden laatu	31
3.4.8. Pyöräpysäköinnin rahoitus	32
3.4.9. Yleisten alueiden ulkopuolisten alueiden pyöräpysäköinti	32
3.4.10. Maanalainen pyöräpysäköinti	33
3.4.11. Pyöräpysäköinnin imago	33
4. PYÖRÄPYSÄKÖINTISUUNNITELMIEN LAATIMINEN	34



4.1. Suunnitteluperiaatteet ja -prosessi	34
4.2. Alueelliset yleissuunnitelmat	35
4.2.1. Esimerkki 1: Kävelykeskustan alueellinen yleissuunnitelma	36
4.2.2. Esimerkki 2: Kallio – Alppiharjun alueellinen suunnitelma	39
4.3. Kohdesuunnitelmat	41
4.3.1. Rautatieasema	42
4.3.2. Kamppi	45
4.3.3. Sörnäisten metroasema	47
4.3.4. Linnanmäki	49
5. KESKEISET KEHITTÄMISALUEET	50
5.1. Vastuiden ja prosessien selkeyttäminen	50
5.2. Pyöräpysäköinnin määräykset ja ohjeet	52
5.3. Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto	53
5.4. Pyöräpysäköintialueiden kunnossapito ja talvihoito	54
5.5. Omaisuuden hallinta	54
5.6. Pyöräpysäköinnin kehittäminen yleisten alueiden ulkopuolella	55
5.7. Pysäköintilaitosten hyödyntäminen pyöräpysäköinnissä	55
5.8. Liityntäpysäköinnin järjestelyt	56
5.9. Pyörävarkauksien ja ilkivallan estäminen	57
5.10. Kausihuiput ja tapahtumat	57
6. KEHITTÄMISOHJELMA 2014-2018	59
6.1. Investoinnit	59
6.2. Pyöräpysäköinnin muut kehittämistoimenpiteet	62
Liite 1:	Paikkatietotarkastelu
Liite 2:	Alueellisten polkupyörien pysäköinnin suunnitelmien tausta-aineisto
Liite 3:	Kohdesuunnitelmien tausta-aineisto
Liite 4:	Kohdesuunnitelmakartat
Liite 5:	Hankekortit

ESIPUHE

Helsingin polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelma toteuttaa pyöräilyn edistämishjelmaa (Kslk 5.3.2013) ja ehdotusta kaupungin uudeksi pysäköintipolitiikaksi (Kslk 12.11.2013). Kehittämissuunnitelma on laadittu tiiviissä yhteistyössä pyöräpysäköinnin järjestelyjä koskevien eri toimijoiden kanssa laajojen henkilöhaastattelujen, työpajan ja kommentointikierroksien avulla. Kaupunkilaisten mielipiteitä pyöräpysäköinnin olosuhteiden kehittämisestä on kuultu ”Kerro kartalla” verkkosivujen avulla.

Kehittämissuunnitelma- ja suunnitelmaohjetyötä on johtanut seuraava työryhmä:

Leena Silfverberg	Ksv
Marek Salermo	Ksv
Ville Lehmuskoski	Ksv
Anne Karppinen	Ksv
Niko Palo	Ksv
Perttu Pulkka	Ksv
Penelope Sala-Sorsimo	HKR
Artturi Lähdetie	HKL
Samuli Mäkinen	HKL

Konsulttina työssä on toiminut Navico Oy:n vetämä ryhmittymä alikonsultteinaan Tampereen Teknillinen korkeakoulu ja Karttakeskus Oy. Projektipäällikkönä työssä on toiminut Timo Perälä Navico Oy:stä. Muita konsultteita työhön osallistuneita henkilöitä ovat olleet Tuomo Perälä, Eeva Huuhtanen ja Pekka Tahkola Navico Oy:stä, Pasi Metsäpuro, Kalle Vaismaa ja Kaisa Karhula TTY:stä sekä Laura Narvo ja Antero Karppinen Karttakeskus Oy:stä.

Helsingissä 4.12.2013

TIIVISTELMÄ

Laadukkaat pyöräpysäköinnin järjestelyt ja niiden sijoittelu tarpeiden mukaisesti ovat selkeä merkki liikennemuodon arvostuksesta, mutta samalla myös pyöräilyn määrää lisäävä tekijä. Pyöräilijät arvostavat lähellä kohdetta sijaitsevia ja hyvillä lukitusmahdollisuuksilla varustettuja pysäköintipaikkoja. Työn tavoitteena on ollut laatia Helsingin kaupungille hyviin pyöräpysäköinnin ratkaisuihin opastava suunnitteluohje sekä suunnitteluohjetta tukeva ja toteutettavissa oleva toimenpidesuunnitelma.

Helsingissä pyöräpysäköinnin tarjonta on vielä toistaiseksi pääosin riittävä, tosin tärkeimmät pyöräpysäköintipaikat ovat jo nykyisin ruuhkautuneita. Erityisesti turvallisia runkolukituspaikkoja tarvitaan lisää niiden kovan kysynnän vuoksi. Nykyisten pyörätelineiden laadussa ja kunnossa on puutteita. Korkealuokasta, säältä ja ilkvallalta suojattuja pyöräpysäköintiratkaisuja ei juuri ole yleisesti tarjolla. Työn aikana toteutettu pyörätelineiden käyttöasteiden laskenta osoitti, että keskeisissä liikenteen solmukohdissa tarjonta ei vastaa kysyntää. Villin pysäköinnin määrä on lisääntynyt kauttaaltaan kaupunkikuvassa. Pyöräpysäköintiä puutteelliset määräykset rakennusjärjestyksessä ja kaavamääräyskokoelmassa ovat osaltaan johtaneet alimitoitettuihin ratkaisuihin eri kohteissa.

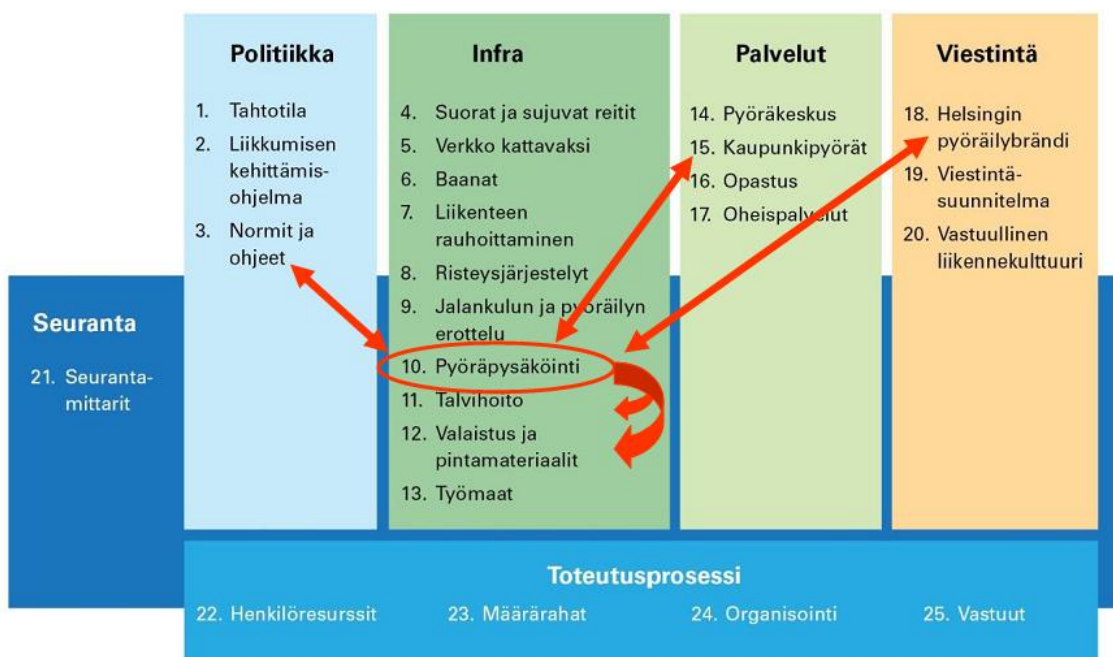
Kehittämishojelman yhteydessä määriteltiin paikkatietoon perustuen tärkeimmät Helsingin kaupungin pyöräpysäköintialueet. Sen perusteella laadittiin esimerkkinä kaksi alueellista pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa ja neljä yksityiskohtaisempaa kohdesuunnitelmaa. Alueelliset yleissuunnitelmat laadittiin kävelykustaan sekä Kallio-Alppiharjun alueelle. Kohdesuunnitelmat laadittiin Rautatieasemalle, Kampin keskukseen, Sörnäisten metroasemalle ja Linnanmäelle. Työn aikana kysyttiin myös kaupunkilaisten näkemyksiä pyöräpysäköintipaikkojen kehittämistarpeista ”Kerro Kartalla” -palvelun kautta.

Näiden tärkeimpien alueiden ja kohteiden pyöräpysäköinnin olosuhteiden parantaminen muodostaa kehittämissuunnitelmassa esitettyjen investointien rungon. Pyöräpysäköinnin suunnittelu vaatii muutakin työtä ja resursseja. Pyöräpysäköinnin kokonaisvaltainen kehittäminen edellyttää nykyisten prosessien ja käytäntöjen muuttamista. Investoinneilla saadaan hetkittäistä parannusta tilanteeseen, mutta lisäksi tarvitaan pitkäjänteistä koko elinkaaren aikaista tarkastelua. Sen vuoksi kehittämissuunnitelmasta tärkeän osan muodostaa muut kehittämistoimenpiteet, jotka pitävät sisällään mm. pyöräpysäköinnin vastuiden selkeyttämisen, suunnittelun, ylläpidon ja omaisuuden hallinnan kehittämisen toimenpiteitä. Kehittämissuunnitelma on laadittu vuosille 2014 – 2018 ja sen kokonaisbudjetti on 1,7 miljoonaa euroa.

1. JOHDANTO

1.1. Tausta

Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 5.3.2013 hyväksytty pyöräilyn edistämishojelman luonnos tähtää pyöräilyn houkuttelevuuden parantamiseen jokapäiväisillä matkoilla ¹. Tavoitteena on saavuttaa pyöräilyn kulkumuoto-osuudeksi 15 % vuoteen 2020 mennessä. Vuonna 2012 kulkumuoto-osuus oli 9 %. Edistämishojelmassa esitetyt toimenpiteet painottuvat vahvasti pyöräilyinfrastruktuurin parantamiseen. Pyöräpysäköinnin järjestelyjen parantaminen kuuluu oleellisena osana ohjelmaan. Pyöräpysäköinti on esitetty edistämishojelmassa omana toimenpiteenään, mutta sillä on liittymäkohtia useisiin muihin ohjelman toimenpiteisiin.



Kuva 1. Pyöräpysäköinnin kehittäminen on tärkeä osa Helsingin kaupungin pyöräilyn edistämishojelmaa

Laadukkaat pyöräpysäköinnin järjestelyt viestivät pyöräilyn arvostuksesta liikennemuotona. Hyvillä lukitusmahdollisuuksilla varustetut ja lähellä kohdetta sijaitsevat pysäköintipaikat edistävät polkupyörän käyttöä. Yleinen viihtyisyys ja kaupunkikuva ovat myös tärkeitä tekijöitä pyöräpysäköinnin järjestelyjä kehitettäessä. Pyöräilijöiden määrän kasvaessa pysäköintipaikkojen tarve kasvaa. Hylätyt polkupyörät ja liian niukaksi mitoitettujen pyöräpysäköinnin järjestelyt aiheuttavat epäjärjestystä ja heikentävät kaupunkikuvaa.

Helsingin kaupungin keväällä 2013 julkistetun pysäköintipolitiikkaehdotuksen strategisina tavoitteina on tukea ekologisesti kestävä ja viihtyisä kaupunkirakennetta ja liikkumista sekä huomioida eri kaupunginosien erityispiirteet ². Tavoitteiden mukaisesti asukas kohtaa rakennuksesta lähtiessään ensimmäisenä polkupyörän. Kaupungin pysäköintipolitiikan yhtenä kärkitoimenpiteenä on esitetty pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelman laatiminen vuoden 2013 aikana.

¹ [Helsingin kaupungin pyöräilyn edistämishojelma, luonnos](#)

² [Helsingin pysäköintipolitiikka, luonnos](#)

1.2. Työn tavoite, sisältö ja rajaus

Työn tavoitteena on laatia Helsingin kaupungille kehittämisohjelma, jolla varaudutaan pyöräpysäköinnin kasvavaan kysyntään lähivuosina. Sen pohjalta tullaan laatimaan hyviin pyöräpysäköinnin ratkaisuihin opastava suunnitteluohje.

Tässä raportissa esitetty polkupyörien kehittämisohjelma painottuu yleisten alueiden ja julkisten rakennusten pyöräpysäköinnin järjestelyihin Helsingissä. Ohjelmassa on esitetty kaupungin merkittävimmät pyöräpysäköinnin kehittämiskohteet sekä muut tarvittavat toimenpiteet. HSL ja HKL ovat viime vuosina kehittäneet polkupyörien liityntäpysäköintiä, mutta kokonaisvaltaista pyöräpysäköinnin tarkastelua ei ole aiemmin tehty.

Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelman laatimisessa on huomioitu eri toimijoiden näkemyksiä. Pyöräpysäköinnin käytännön järjestelyt koskevat useita eri tahoja, minkä vuoksi yhteisen näkemyksen ja yhteisten pelisääntöjen aikaansaaminen on koettu ohjelman toteuttamisen kannalta ensiarvoisen tärkeäksi. Vuorovaikutteisuutta on haettu laajoilla henkilöhaastatteluilla sekä yhteisen työpajan järjestämisellä syyskuussa 2013. Lisäksi kaupunkilaisilta pyydettiin kerro kartalla -palvelun avulla näkemyksiä Kallion, Alppiharjun ja kävelykeskustan pyöräpysäköinnin kehittämistarpeista.

2. POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTIÄ OHJAAVAT MÄÄRÄYKSET JA OHJEET

2.1. Lainsäädäntö

Tieliikennelain kohdan 2a § mukaisesti ajoneuvo määritellään seuraavasti: ”Ajoneuvolla tarkoitetaan maalla kulkemaan tarkoitettua laitetta”. Samassa lain kohdassa määritellään erikseen moottorikäyttöinen ajoneuvo. Polkupyörää ei erikseen tässä lain kohdassa määritellä.

Tieliikennelain kohdassa 27§ käsitellään ajoneuvon pysäköintiä seuraavasti: ”Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy”. Ajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköinti on säädöksissä kielletty yhdeksässä eri tapauksessa.

Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty:

- 1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä ja pyörätien jatkeella sekä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai pyörätien jatketta; [\(24.6.2010/624\)](#)
- 2) risteyksessä ja viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla;
- 3) niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle;
- 4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy;
- 5) alikäytävässä ja tunnelissa;
- 6) mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitetussa kaarteessa ja niiden läheisyydessä;
- 7) missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmitysmerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu;
- 8) jollei maksua ole suoritettu, sellaiselle pysäköintipaikalle tai -alueelle, jonka käyttämisestä on vahvistettu maksu; sekä
- 9) sulkuviivan kohdalle, milloin ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa.

Kieltoja täsmennetään samassa kohdassa seuraavasti: ”Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle”. Tieliikennelakia ollaan muuttamassa ja kaupungeilla on osaltaan mahdollisuus vaikuttaa lain sisältöön. Tarkennuksia olisi syytä tehdä polkupyörän ja moottoriajoneuvojen välillä hylättyjen polkupyörien ja romupyörien käsittelyn nopeuttamiseksi.

Toinen polkupyörien pysäköintiä koskettava laki on vuonna 2008 asetettu laki ajoneuvojen siirtämisestä (828/2008). Toisessa pykälässä viitataan tieliikennelain määritelmään ajoneuvosta, missä polkupyörä on määritelty ajoneuvoksi. Romuajoneuvolla tarkoitetaan jätelain (1072/1993) 3§:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua jätettä. Laissa edellytetään, että kunnalla on käytettävissä varasto siirrettyjen ajoneuvojen säilyttämistä ja muuta käsittelyä varten. Säilyttämisestä ja muun käsittelyn järjestämisestä vastaa kunta. Laissa on esitetty hylätyn (7§) ja romuajoneuvon siirto (8§) ja niistä ilmoittamisen (9§) menettelyt. Hylättyjen ajoneuvojen varastosiirot vaativat aina ilmoitusmenettelyn sekä kirjallisen päätöksen. Romuajoneuvot voidaan siirtää muita hylättyjä ajoneuvoja nopeammin, eikä ilmoitusmenettelyä edellytetä, mikäli kyseessä on palanut tai ihmisille ja ympäristölle vaaraksi oleva romuajoneuvo.

2.2. Pyöräpysäköinnin määräykset ja ohjeet

2.2.1. Määräykset ja ohjeet muissa kaupungeissa

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen mukaan suurissa kaupungeissa polkupyörien pysäköintiin kiinnitetään yleisimmin huomiota asemakaavavaiheessa (80 %) ja toiseksi yleisimmin rakennusjärjestyksessä (60 %) ³. Rakennusjärjestyksien määräyksissä on Suomessa paljon vaihtelevuutta. Yleensä määräys on hyvin lyhyt ja ympäröivä; ”Tontille on järjestettävä asianmukainen pyöräpysäköinti”. Muutamissa kaupungeissa asiaan on kiinnitetty enemmän huomiota ja määräyksiä on huomattavasti tiukennettu ja tarkennettu. Kansainvälisesti Kööpenhaminan ohjeet ovat yksityiskohtaisimmat ja niin pitkälle ei ole vielä Suomessa menty. Suomen isoimmista kaupungeista Turun mallia on hyödynnetty yleisesti.

Taulukko 1. Kaupunkien pyöräpysäköintiä koskevia määräyskokoelmia

Kaupunki	Turku	Tampere*	Lahti	Kangasala	Kööpenhamina
Asuinrakennukset	2 / asunto	2 / asunto	2 / asunto	2 / asunto	2-2,5/ 100 as-m2 1,0 / as. opiskelija-asuntoloissa
Liike-, toimisto- ja hallintorakennukset	1 / 150 k-m2	1 / 100 k-m2	1 / 80 k-m2	1 / 50 k-m2	0,4 / työntekijä
Kokoontumistilat ja urheilupaikat	1 / 20 hlö	1 / 10 hlö	1 / 10 hlö	-	1-4 / 10 vierailijaa 0,6 / urheilija + 0,4 / katsoja
Kahvilat ja ravintolat	1 / 12 istumapaikkaa	1 / 8 istumapaikkaa	1 / 10 istumapaikkaa	-	1 / 15 + 0,4 / työntekijä
Koulut ja oppilaitokset	1 / 3 oppilasta	1 / 2 oppilasta	1 / 2 oppilasta	-	1 / 1 oppilas 0,4-0,8 / opiskelija 0,4 / työntekijä
Teollisuuslaitos	-		-	1 / 3 työntekijää	0,4 / työntekijä

* Ehdotus 2013

Liikennevirasto on uusimassa vuoden 1998 jalankulku- ja pyöräteiden suunnitteluohjetta ⁴. Uudessa vuonna 2013 julkaistavassa ohjeessa on esitetty myös suositukset pyöräpysäköinnin mitoitusarvoille eri toiminnoille (taulukko 2). Suunnitteluohjeen suositukset perustuvat kotimaisiin ja ulkomaisiin parhaisiin käytäntöihin.

³ [Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa](#)

⁴ [Jalankulku- ja pyöräteiden suunnitteluohje, luonnos](#)

Taulukko 2. Pyöräpysäköinnin suositeltavat mitoitusarvot eri toiminnoille (jalankulku- ja pyöräteiden suunnitteluohje, luonnos 7.6.2013)

Toiminto, alue tai rakennustyyppi	Suosittelava mitoitus
Asuinkiinteistöt	2,5 kpl/100 k-m ² asuinpinta-ala
Nuorten asunnot	1 kpl/asukas
lökkäiden asunnot	0,5 kpl/asukas
Työpaikat	0,4 kpl/työntekijä
Kaupat ja kauppakeskukset	2 kpl/100 k-m ²
Kirjastot, museot, konserttitalit, elokuvateatterit ja teatterit	0,25 kpl/istumapaikka ja 0,4 kpl/työntekijä
Hotellit ja ravintolat	1 kpl/15 asiakaspaikkaa ja 0,4 kpl/työntekijä
Urheilu- ja liikuntapaikat	0,6 kpl/päivittäinen kävijä ja 0,4 kpl/katsoja
Virkistysalueet	2-4 kpl/10 vierailijaa
Koulut (peruskoulu ja lukio)	1 kpl/oppilas ja 0,4 kpl/työntekijä
Muut oppilaitokset	0,5 kpl/oppilas ja työntekijä
Joukkoliikennepysäkit ja -terminaalit	1 kpl/10 matkustajaa ruuhka-aikaan (klo 06:00-09:00)
Asemat	20-30 % päivittäisestä matkustajamäärästä, minimi 10 kpl

2.2.2. Helsingin kaupungin määräykset

Parhaimmat mahdollisuudet vaikuttaa pyöräpysäköinnin järjestelyjen määrään ja tasoon on kaava- ja rakennusjärjestyksen määräyksillä. Kaupungit käyttävät yleisesti molempia määräyskokoelmia.

Tällä hetkellä Helsingin kaupungin pyöräpysäköintiä koskevat määräykset ovat epäloogisia ja niiden asema suunnitteluprosessissa on ollut epäselvä. Asemakaavavaiheessa käsitellään pyöräpysäköintiä ja siellä asetettavat reunaehdot ja määräykset toimivat tarkempaa suunnittelua ja toteutusta ohjaavina. Kaavamääräyskokoelma pyöräpysäköinnin järjestelyjen suhteen on Helsingissä puutteellinen. Tällä hetkellä kaavamääräykset koskevat asuinrakennuksia sekä toimistorakennuksia, joita koskevat määräykset lisättiin kaupungin kaavamääräyspankkiin toukokuussa 2013. Määräysten ulkopuolelle jää paljon eri rakentamisen kohteita.

Helsingin kaupungin rakennusjärjestyksessä on esitetty määräykset pyöräpysäköinnin järjestelyistä seuraavasti: "Tontilla on varattava riittävästi tilaa polkupyörien asianmukaista säilyttämistä varten. Asuinkerrostalotontilla polkupyörien säilytystilaa on oltava vähintään 1 paikka / 30 kerrosneliömetriä. Paikoista vähintään puolet on sijoitettava pihatasossa olevaan ulkoiluvälinevarastoon." Rakennusjärjestyksen nykyinen määräys on varsin yleisellä tasolla, eikä siinä oteta kantaa muihin kuin asuinkerrostaloihin.

Pyöräpysäköintiä koskevien määräysten sisältö ja asema suunnittelun ja toteutuksen prosesseissa on syytä järjestää nykyistä suunnitelmallisemmin. Tällä hetkellä kaavamääräykset koskevat ainoastaan asuinrakennuksia sekä toimistorakennuksia. Rakennusjärjestyksen määräykset ulottuvat vain asuinkerrostaloihin.

2.2.3. Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin ohjeet

Helsingin kaupungilta on puuttunut kokonaisvaltainen pyöräpysäköinnin suunnittelua koskeva ohje. Tämän työn pohjalta laaditaan polkupyörien pysäköinnin suunnitteluopas. Kaupungissa käytettäviä pyöräteline-malleja on määritetty HKL:n ja HKR:n toimesta.

Helsingin kaupungin rakennusviraston (HKR) pyöräpysäköinnin tuoteperheeseen kuuluu kuusi eri pyörätelinemallia sisältäen runkolukituksen mahdollistavia kaaritelineitä, kausikäyttöisiä irtotelineitä sekä kiinteitä pyörätelineitä⁵. Kausitelinemalleista puuttuu runkolukituksen mahdollistava telinemalli. Helsingin kaupungin kalusteohje on yhtenevä HKR:n malliston kanssa.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) pyöräpysäköintikalusteiden tuoteperhe on päivitetty kesällä 2013 ja se on tarkoitettu käytettäväksi liityntäpysäköintipaikoilla⁶. HKL:n tuoteperhe on HKR:n mallistoa laajempi ja siihen kuuluvat mm. runkolukituksen mahdollistava teline (kiinteä, jälkiasennettava), pyöräkatos, lukittava pyöräkaappi ja lukittava pyöräkatos.

Kaupungin eri organisaatioiden mallistoja on syytä yhtenäistää ja täydentää. Tavarapyörien lisääntyminen edellyttää myös niille sopivien telinemallien lisäämistä mallistoon. Yhtenäisen ilmeen aikaansaaminen on tärkeää pyöräilyn edistämisen ja kaupunkikuvallisten näkökulmien vuoksi.

Kaupungin eri telinemallistot kaipaavat yhtenäistämistä ja täydentämistä pyöräilyn edistämisen ja kaupunkikuvallisten tekijöiden vuoksi.

⁵ [HKR kaupunkikalusteohje](#)

⁶ HKL pyöräpysäköinnin kalustemallisto, luonnos 12.4.2013

3. POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINNIN NYKYTILANNE

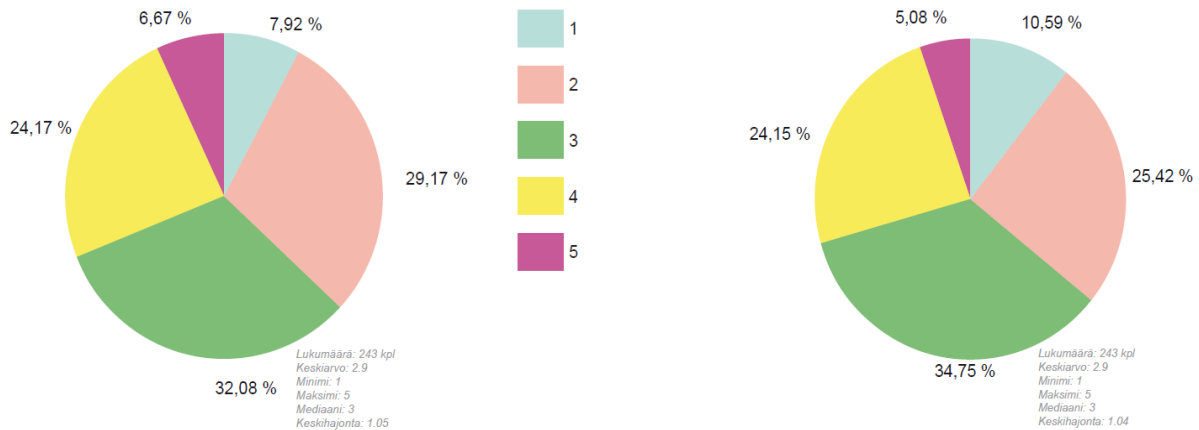
3.1. Polkupyörän pysäköintiin liittyvät tarpeet

Polkupyörrien pysäköintipaikkojen tulee sijaita lähellä kohdetta ja olla hyvin saavutettavissa, niiden on oltava turvallisia (lukitusmahdollisuudet, valvonta) käyttää ja niissä on oltava riittävästi tilaa. Edelleen houkuttelevuutta lisää mahdollisuus saada polkupyörä suojaan säältä.

3.1.1 Käyttäjien tarpeet ja mielipiteet Helsingissä

Pyöräilijöiden mieltymyksiä ja käyttäjäkokemuksia on selvitetty pääkaupunkiseudulla muutama otteeseen. Kesällä 2012 toteutetun Kampin pyöräkeskuksen käyttäjäutkimuksen yhteydessä helsinkiläisiltä kysyttiin heidän tyytyväisyydestään Helsingin pyöräpysäköinnin määrään ja laatuun ⁷. Vastaukset jakaantuivat aika tasaisesti tyytyväisten, tyytymättömien ja neutraalien mielipiteiden kesken (kuva 2). Kyselyssä kamera-valvottu pyöräparkki sai enemmän kannatusta (70 %) käyttökohteena verrattuna matkakortilla käytettävään pyöräkaappiin (30 %). Kyselyyn vastanneet henkilöt kokivat pyörätelineet turvatomiksi, jos niistä puuttuu runkolukitusmahdollisuus. Telineiden ahtaus, huono kunto ja hylätyt pyörät nähtiin myös negatiivisiksi tekijöiksi. Turvattomuus ja valvonnan puute koettiin ongelmaksi. Noin puolet haastatelluista ei haluaisi maksaa pyöräpysäköinnistä, puolet taas voisi maksaa noin 1-2 €.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan pyöräliityntäpysäköijistä yli puolet vastanneista voisi maksaa kuukausimaksua lukitusta säilytyspaikasta. Halukkuus maksaa päivämaksua oli huomattavasti alhaisempi ⁸.



Kuva 2. Oikealla haastatteluun vastanneiden tyytyväisyys pyöräpysäköinnin määrään ja vasemmalla pyöräpysäköinnin laatuun Helsingissä Kampin pyöräkeskuksen käyttäjäutkimuksen 2012 mukaan

⁷ [Pyöräkeskuksen käyttäjäutkimusraportti, LAD 2012](#)

⁸ [PKS työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimus, YTV 2008](#)

Helsingin seudun liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishankkeen yhteydessä tehdyn käyttäjätutkimuksen⁹ mukaan tärkeimmiksi ominaisuuksiksi nousivat seuraavat tekijät:

- Polkupyörä on turvassa ilkeivallalta (80 % vastaajista piti erittäin tärkeänä)
- Läheinen sijainti kohteeseen nähden (63 %)
- Runkolukitusmahdollisuus (60 %)
- Nopea ja sujuva pysäköinti (60 %)

Samassa hankkeessa selvitettiin tyytyväisyyttä eri telimalleihin. Yleisesti ratkaisuihin toivottiin lisää väljyyttä. Katoksiin ja pyöräkaappeihin oltiin pääasiassa tyytyväisiä. Mikään testattu telinemalli ei osoittautunut toistaan suosituimmaksi. Runkolukitusmahdollisuutta käytettiin vaihtelevasti.



Kuva 3. HKR:n telinemalliston mukaiset runkolukituksen mahdollistavat kaaritelineet ovat saaneet kiitosta käyttäjiltä

Vuoden 2013 liikennebarometrissa 65 % haastatelluista oli sitä mieltä, että polkupyörien parempi turvaaminen ilkeivallalta ja varastamiselta edistäisi pyöräilyn määrän kasvua¹⁰. Samassa yhteydessä tehdyissä avainhenkilöhaastatteluissa nousivat esille tutut laatutekijät:

- Läheinen sijainti
- Turvallisuus (runkolukitusmahdollisuus)
- Tarve laadukkaille, maanlaiselle pyöräpysäköinnin ratkaisuille

Helsinkiiläiset pyöräilijät haluavat laadukkaita ja turvallisia pyöräpysäköintipaikkoja lähelle matkakohdettaan. Pyöräpysäköintipaikkojen tulee olla helposti saavutettavissa pyöräliikenneyhteyksien varrella. Nykyiseen pyöräpysäköinnin määrään ja laatuun on tyytyväisiä ja tyytymättömiä noin kolmannes helsinkiläisistä. Osa pyöräilijöistä on valmiita maksamaan laadukkaista pyöräpysäköinnin palveluista.

⁹ [Liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishanke Helsingin seudulla, LVM 2003](#)

¹⁰ [Liikennebarometri 2013, Helsinki](#)

3.2. Pyöräpysäköinnin nykyinen tarjonta

3.2.1 Tarjonnan määrä ja laatu

Polkupyöräpaikkojen kokonaismäärästä ei ole saatavilla tarkkaa tietoa Helsingissä. Parhaat tiedot ovat liityntäpysäköintipaikoista, joita vuoden 2011 tilastojen mukaan on Helsingin kaupungin alueella 3 911 kpl¹¹. Vuonna 2011 laaditun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman mukaan tavoitteena vuoteen 2020 mennessä on lisätä Helsingin alueelle n. 3 200 pyörien liityntäpysäköintipaikkaa. Tämä tarkoittaa lähes nykyisen kapasiteetin kaksinkertaistamista, mikä on linjassa pyöräilyn edistämishjelman tavoitteiden kanssa.

Yleisten alueiden ja rakennusten kiinteiden pyöräpysäköintipaikkojen sijainti on merkitty HKR:n ylläpitämään yleisten alueiden rekisteriin (YlRe), mutta sijaintitiedot eivät ole ajantasaisia. Rekisterin mukaan pyörätelineitä on 353 paikassa, mutta telineiden kapasiteetista ei ole tietoa. Lisäksi käytössä olevista kausiluontoisista irtotelineistä ei ole määrien ja sijaintien osalta rekisteritietoa.

Maastokäyntien yhteydessä todettiin, että etenkin vanhemmat telineet ovat usein huonossa kunnossa ja osittain käyttökelvottomia. Haastateltujen asiantuntijoiden mukaan kaupungin vanhat pyörätelineet eivät ole runkolukittavia ja ne kestävät huonosti talvihoitoa. Monia vanhempia malleja on myös hankala käyttää. Valtaosa haastateltavista koki kantakaupungin pyöräpysäköintipaikat liian turvattomaksi.



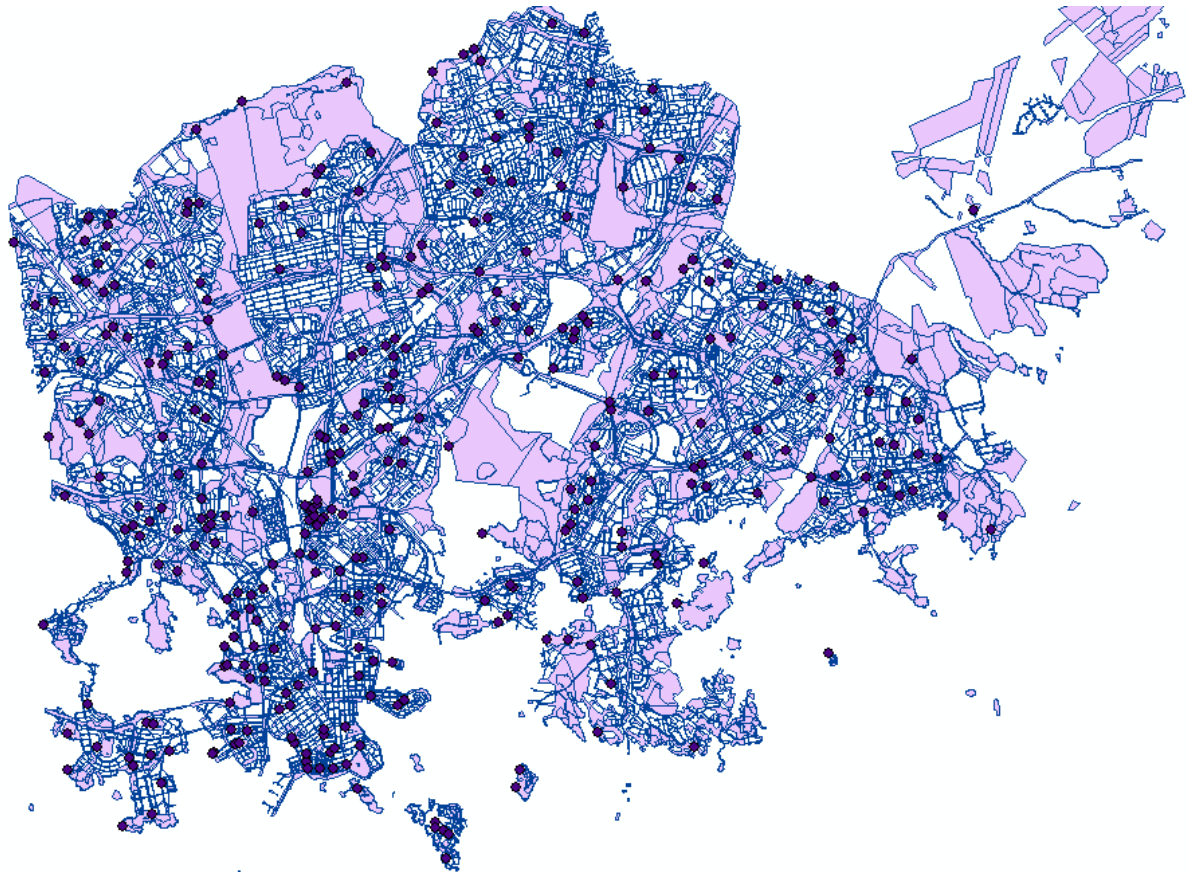
Kuva 4. Kaisaniemen puistossa sijaitsevan kiinteän pyörätelineen 24 paikasta 19 on rikottu käyttökelvottomiksi

Kausitelineillä täydennetään kiinteiden telineiden tarjontaa kesäkaudeksi. Sijoitettavien telineiden tarkkaa määrää ei tiedetä, sillä pyyntöjä tulee STARALLE (Helsingin kaupungin rakentamispalvelu) eri teitä eikä sijoitettuja telineitä rekisteröidä. Kadunvarsien autopaikoille soveltuvat CycleHoop telineet (4 kpl) sijoitetaan myös pyyntöjen mukaan. Pyyntöjä telineiden sijoittamisesta tulee enemmän kuin mihin voidaan reagoida.

Pyöräpysäköintipaikkojen telinemaleista ja niiden kapasiteetista on saatavilla tietoa vain liityntäpysäköintipaikkojen osalta. Työn aikana tehtyjen asiantuntijahaastatteluiden perusteella runkolukituksen mahdollistavien telinepaikkojen määrä on kysyntään nähden liian alhainen. Korkealuokkaista maanalaista pysäköintiä ei ole tällä hetkellä tarjolla yleiseen käyttöön.

¹¹ [Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma, HKL 5.12.2012](#)

Yleisten alueiden ja julkisten rakennusten lisäksi yksityisten kiinteistöjen alueella on lukuisia pyöräpysäköintipaikkoja, joiden määrää voidaan vain karkeasti arvioida asuinrakennusten pinta-alatietojen ja niihin kohdistuvien määräysten perusteella. Muiden kuin asuinkiinteistöjen osalta kaupungilta ovat aikaisemmin puuttuneet selkeät kaavamääräykset ko. rakennusten pyöräpysäköinnin järjestelyille. Yleisesti ottaen pyörätelineiden tarjonta mitoitetaan liian vähäiseksi jopa uusissa, keskeisille paikoille rakennettavissa toimistorakennuksissa. Pyöräpysäköinnin normeja on siksi tarkistettava vastaamaan tulevaisuuden kysyntää. Jotkut kiinteistöt ja kauppakeskukset tarjoavat parkkihalleissaan tiloja pyöräpysäköinnille. Näistä määristä ei ole olemassa tarkkaa lukua.



Kuva 5. Yleisten alueiden rekisterissä olevat pyöräpysäköintikohteet

Pyöräpysäköintipaikkojen tiedonhallinta vaatii kehittämistä. Liityntäpysäköintipaikkoja lukuun ottamatta pyöräpysäköinnin tarjonnasta ei ole saatavissa tarkkaa tietoa. Runkolukituspaikkoja tarvitaan lisää kovan kysynnän vuoksi. Korkealuokkaista maanalaista pysäköintiä ei ole tällä hetkellä tarjolla yleiseen käyttöön.

3.2.2 Pyöräpysäköinnin käyttöasteet

Helsingissä pyöräilyn kasvu alkaa vähitellen näkyä kaupunkikuvassa. Kaiken kaikkiaan tilanne ei ole vielä kriittinen, mutta ilman pysäköinnin kehittämistoimenpiteitä pyöräilyn kasvutavoitteiden lähestyessä pysäköidystä pyörästä tulee ongelma. Keskeiset pyöräpysäköinnin paikat ovat jo nykyisellään ruuhkautuneita.



Kuva 6. Mikonkadun pyöräpysäköintipaikka on jatkuvasti ylikuormittunut

Helsingin metro- ja juna-asemien kaikkien polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste oli vuoden 2009 laskentojen mukaan 48 %. Asemien pyöräpysäköinnin käyttöasteet vaihtelivat suuresti asemittain. Asemien pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi Helsingissä ei aiemmin ole tehty pyöräpysäköintipaikkojen käyttötutkimuksia. Pyöräpysäköinnin tarjonnan riittävyyttä selvitettiin toukokuun ja elokuun 2013 aikana käyttöastelaskennoilla keskeisissä pyöräpysäköintikohteissa. Ruuhkautumisen lisäksi ns. ”villin pysäköinnin” määrä on näissä kohteissa kasvanut ja pyörien kiinnitys rungosta mm. aitoihin ja istutusten suojakehyksiin on yleistynyt.

Touko- ja elokuun 2013 laskennoissa seuraavilla paikoilla oli polkupyöriä enemmän kuin telinepaikkoja:

- Elielinaukio
- Rautatieaseman sisäänkäynnin viereinen pysäköintipaikka
- Mikonkadun pyöräparkki
- Stockmannin parkki Mannerheimin tiellä
- Sanomatalon korttelin telineet (3 kpl)
- Tennispalatsinaukion telineet
- Salomonkadun teline Kampin sisäänkäynnin vieressä
- Narinkkatorin pyöräparkki
- Kampin metroaseman läntinen sisäänkäynti Fredrikinkadun ja Runeberginkadun välissä
- Porthanian edusta, Fabianinkadun pyöräparkki
- Eläintarhantien ja Säästöpankinrannan päädyn pyöräparkki Hakaniemen torin laidalla
- Itäkeskuksen katettu liityntäpyöräparkki itäisen sisäänkäynnin vieressä

Maastokäyntien yhteydessä huomiota herätti tärkeitä kohteita lähinnä olevien pyöräpaikkojen ruuhkautuneisuus. Samalla alueella saattoi olla kuitenkin alle 100 metrin päässä toinen polkupyörien pysäköintipaikka, joka oli miltei tyhjiällä. Pyöräilijät haluavat jättää pyöränsä mahdollisimman lähelle kohdetta. Hyvä esimerkki on Kampin keskuksen Salomonkadun puoli. Lähellä Kampin keskuksen rakennusta olevat pyöräpysäköintipaikat olivat aivan täynnä. Näistä telineistä noin 70 metrin päässä sijaitsevat pyöräparkit (Jaakonkadulla, Antinkadulla ja Olavinkadulla) olivat vajaakäytössä.

Jos tulosuunnalla ei ole lähellä kohdetta sijaitsevia pyörätelineitä, pysäköidään polkupyörä usein joka tapauksessa mahdollisimman lähelle. Kaiteet, aidat ja istutuksien suojarakenteet ovat tällöin tyypillisiä kiinnityspaikkoja. Polkupyörien villi pysäköinti on lisääntynyt pyöräilyn määrien kasvaessa. Työn aikana inventoiduilta alueilta (Kluuvin, Kallion ja Alppiharjun kaupunginosat + Kampin keskus) villin pysäköinnin huomattavimpia keskittymiä olivat:

- Elielinaukio
- Finnkino Kaisaniemi
- Kaisaniemen metroaseman ja yliopiston pääkirjaston sisäänkäynti
- Fabianinkatu, yliopiston pääkirjaston sisäänkäynti
- Keskuskatu (Stockmannin sivu)
- Kluuvikatu välillä Aleksanterinkatu – Pohjoisesplanadi
- Esplanadin puiston päät
- Mannerheimintie välillä Erottaja – Kaivokatu
- Vaasanaukio
- Hakaniemen torin luoteiskulma Säästöpankinrannan parkkipaikan edessä



Kuva 7. Vaasanaukiolla Sörnäisissä pyörät lukitaan istutusten suojarakenteisiin telineiden puuttuessa

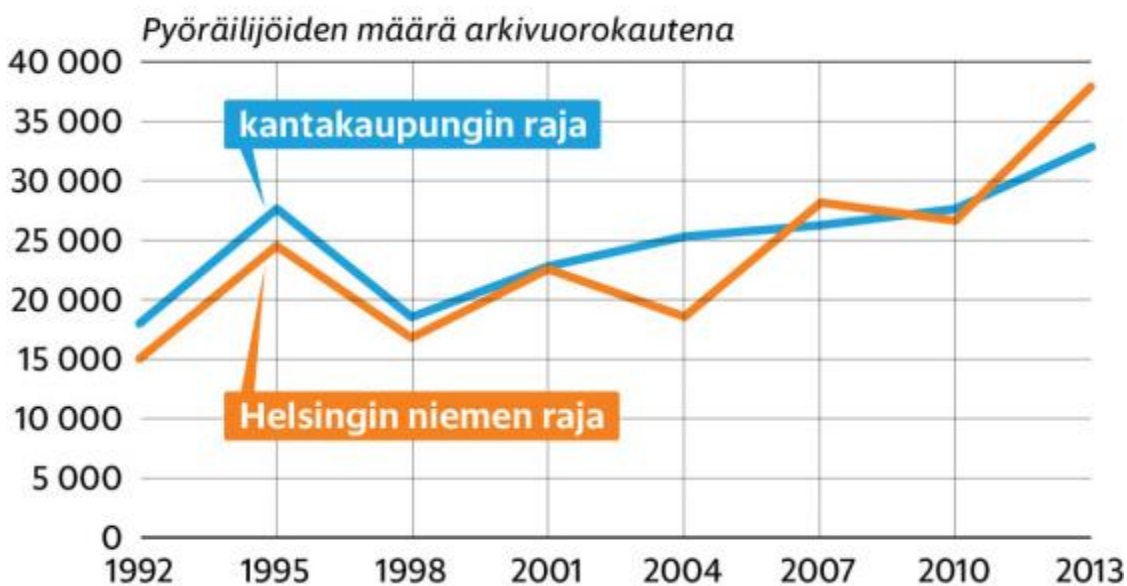
Keskeisissä liikenteen solmukohdissa tarjonta ei vastaa kysyntää tälläkään hetkellä. Laadukkaiden pysäköintimahdollisuuksien puuttuessa villin pysäköinnin määrä on lisääntynyt kaupunkikuvassa kauttaaltaan.

3.3. Pyöräpysäköinnin kysyntä

3.3.1. Pyöräilyn määrän kehitys Helsingissä

Pyöräpysäköinnin järjestelyissä on huomioitava pyöräilymäärien yleinen kehitys. Helsingissä pyöräilymäärät ovat olleet jyrkässä kasvussa viime vuosina. Vuoden 2013 laskennoissa pyöräilijöiden määrä kasvoi peräti 20 % edelliseen vuoteen nähden.

Helsingin pyöräilyn kausivaihtelut ovat suuret. Talvipyöräilyn määrä on noin 10 % vuoden huippulukemista. Myös pyöräpysäköintipaikkojen määrä on talvisin alhaisempi. Helsingin kaupunki poistaa suurimman osan kausiluonteisista irtotelineistä. Talvipyöräilyn suosio on myös noussut viime vuosina, mikä on syytä huomioida ympärivuotisten ja säältä suojaan olevien polkupyörän pysäköintipaikkojen tarjonnassa.



Kuva 8. Pyöräilijämäärien kehitys Helsingissä 1992 – 2013. Pyöräilyn määrä kasvoi vuonna 2013 ennätykselliset 20 % edellisen vuoden laskentoihin nähden.

Pyöräilykulttuurin kehittyessä myös erikoispyörien määrä vähitellen kasvaa. Pyöräperäkärryt ja tavarapyörät on huomioitava jatkossa pyöräpysäköintipaikkojen suunnittelussa ja toteutuksessa esimerkiksi kaava- tai rakennusjärjestyksen määräyksien kautta.

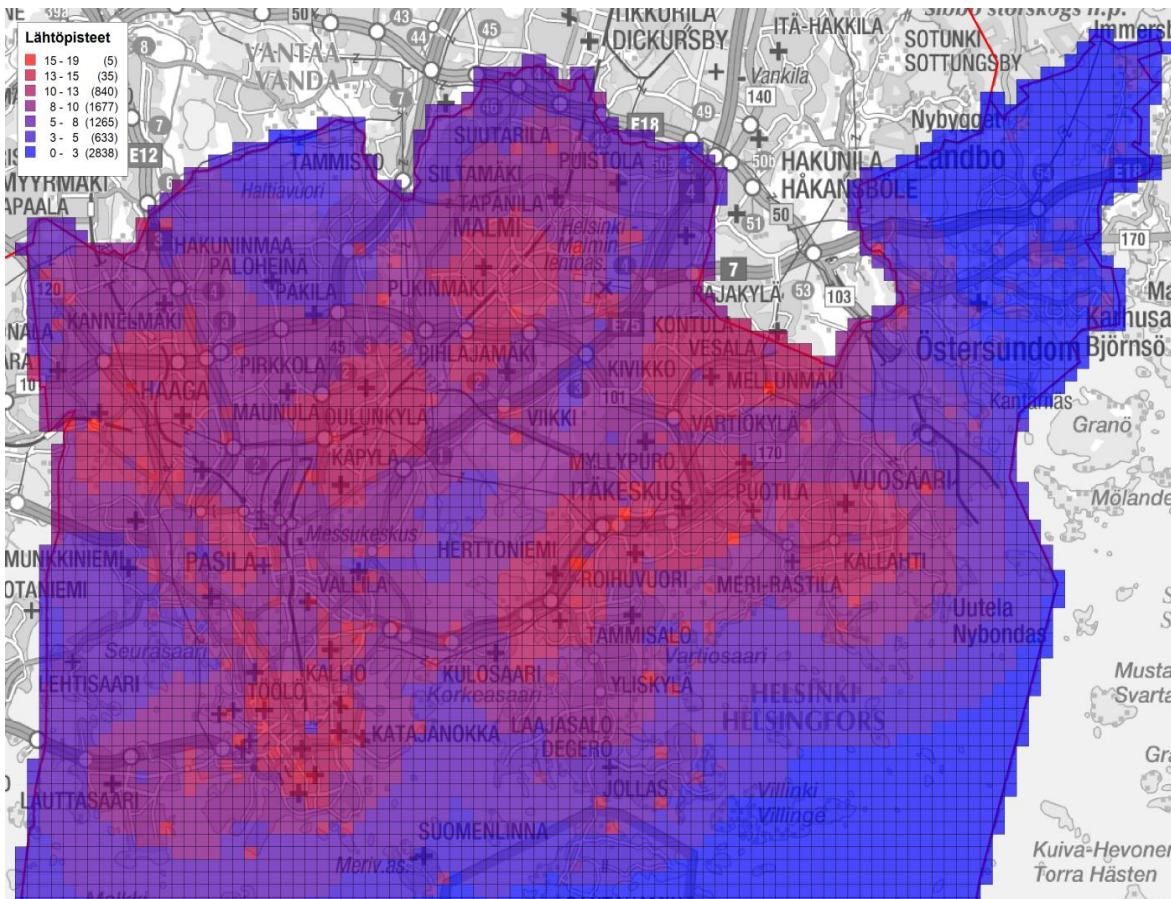
Pyöräilyn kasvutavoitteiden valossa myös pysäköityjen polkupyörien määrä tulee lähes kaksinkertaistumaan. Ilman pyöräpysäköinnin suunnitelmallista kehittämistä villin pysäköinnin määrä tulee lisääntymään.

3.3.2. Merkittävimmät pyöräpysäköinnin alueet

Polkupyöräpysäköinnin kehittämisessä on tärkeää kiinnittää huomiota pyöräilijän matkan alku- ja loppupisteen pysäköinnin järjestelyjen toimivuuteen. Pitkäaikainen pyöräpysäköinti painottuu lähtöpisteisiin ja liikenteen solmukohtiin (mm. juna- ja linja-autoasemat). Tarkoituksena ei ole ollut tehdä perusteellista tarkastelua, vaan analyysillä on haettu suuntaviivoja tarkemman suunnittelun pohjaksi. Paikkatietotarkastelun sisältö on esitetty tarkemmin liitteessä 1.

Lähtöpisteiden pyöräpysäköinnin paikkatietotarkastelu

Lähtöpisteiden pyöräpysäköinnin osalta paikkatietotarkasteluilla (yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä) laadittiin pyöräilyn lähtöpisteiden merkittävyyssuokitus. Alueiden merkittävyyteen vaikuttavat asukastiheys, etäisyys tärkeistä liityntäpysäköintipaikoista sekä palvelukeskittymien painopisteitä. Tarkastelulla oli siis tarkoitus löytää ne tiheään asutut alueet, jotka ovat pyöräilijän etäisyyden päässä palvelukeskittymistä ja joukkoliikenteen solmukohtista. Helsingin kaupungin alueen pyöräilyn lähtöpisteiden pyöräpysäköinnin merkittävyyssuokituskartta on esitetty kuvassa 9.



Kuva 9. Pyöräilyn lähtöpisteiden pyöräpysäköinnin merkittävyyssuokitus

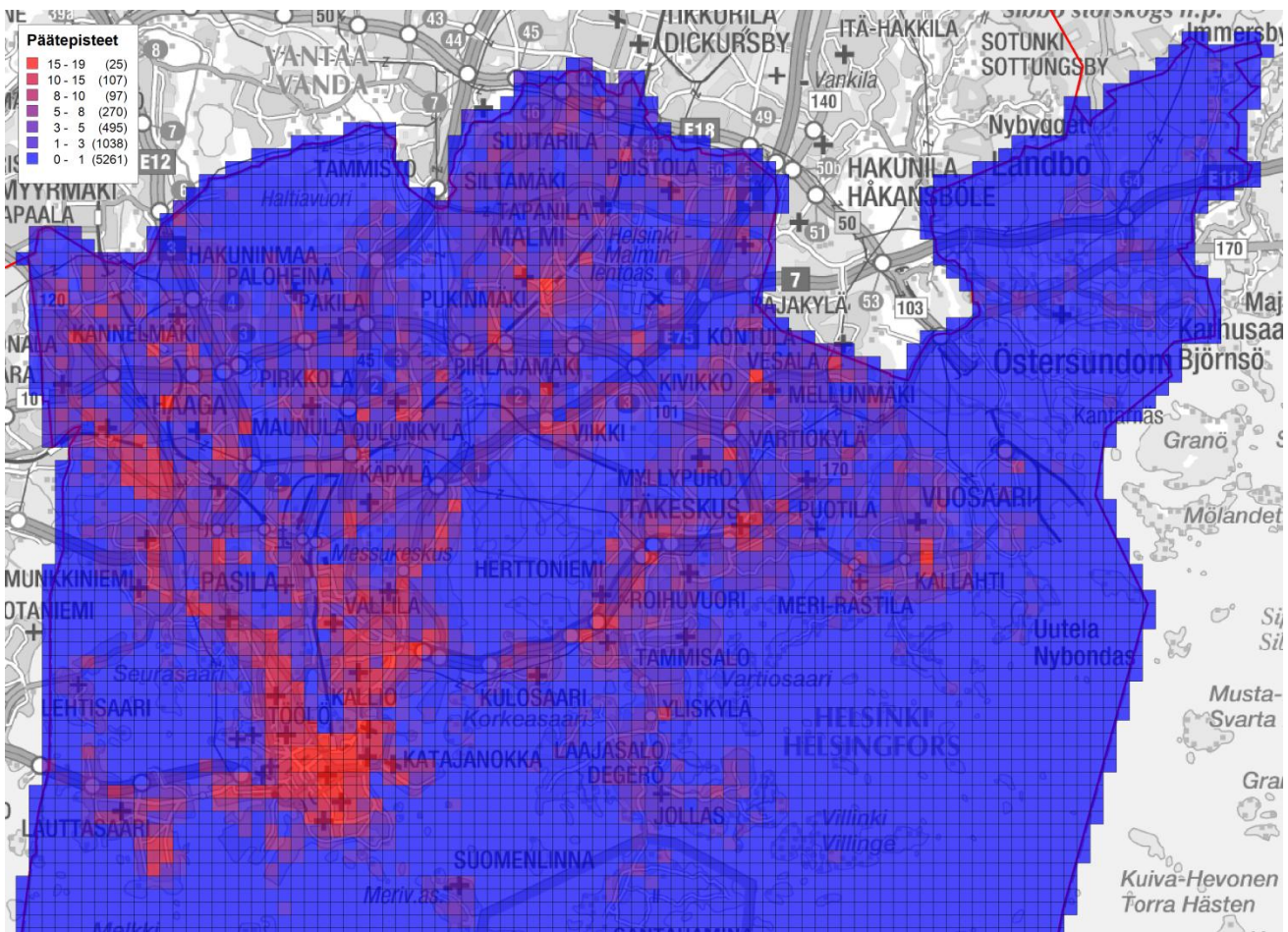
Pyöräilyn päätepisteiden pyöräpysäköinnin kysynnän arviointia varten työssä laadittiin paikkatietoon perustuva pyöräpysäköinnin merkittävyyssuokitus ruuduittain (250x250). Lähtöpisteiden merkittävyyssuokitusta voidaan käyttää hyväksi mm. kiinteistöjen kannustamisessa pyöräpysäköinnin järjestelyjen kehittämiseen, tarkasteltaessa kiinteistön pyöräpysäköintipaikkojen sijoittamista katu-alueelle tai tarkennettaessa kaavamääräyksiä ja rakennusjärjestyksen määräyksiä. Tarkastelun tuloksena korkeimman merkittävyyssuokituksen

alueita saatiin yhteensä 57 kpl. Nämä alueet sijaitsevat pääasiassa kantakaupungissa ja rataverkkojen läheisyydessä kuvan 9 mukaisesti.

Pääte pisteiden pyöräpysäköinnin paikkatietotarkastelu

Merkittävyyssuokituksen tekijöinä ovat työpaikkojen määrä, joukkoliikenteen pysäkkien nousumäärä, oppilaitosten oppilasmäärä, kaupan palvelujen määrä sekä perus- ja vapaa-ajan palveluiden määrä.

Työpaikkojen ja oppilaitosten osalta alueiden merkittävyyttä on tarkasteltu tarkemmin niihin suuntautuvien matkojen pituuksien perusteella. Esimerkiksi kahden työpaikkojen lukumäärältään yhtä suuren alueen vertailussa merkittävämmäksi nousee se alue, jossa työmatkojen keskimääräinen pituus on lyhyempi. Pyöräilyn pääte pisteiden merkittävyyssuokitus kartta on esitetty kuvassa 10.



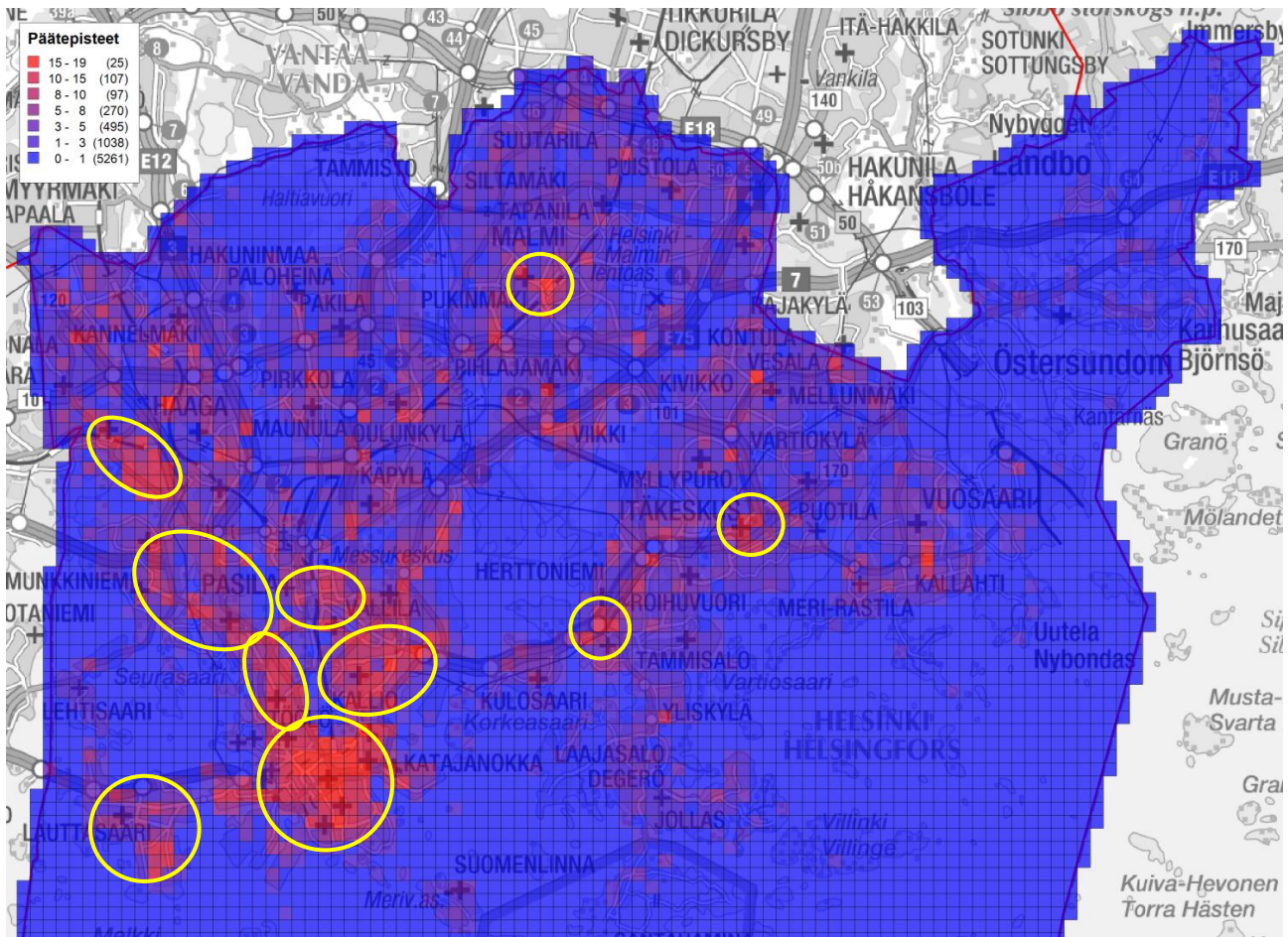
Kuva 10. Pyörämatkojen pääte pisteiden merkittävyyssuokitus

Korkeimman merkittävyyssuokituksen alueita on yhteensä 25 kpl. Suurin osa näistä sijoittuu kantakaupungin alueelle.

Tärkeimmät kehittämisen kohteet

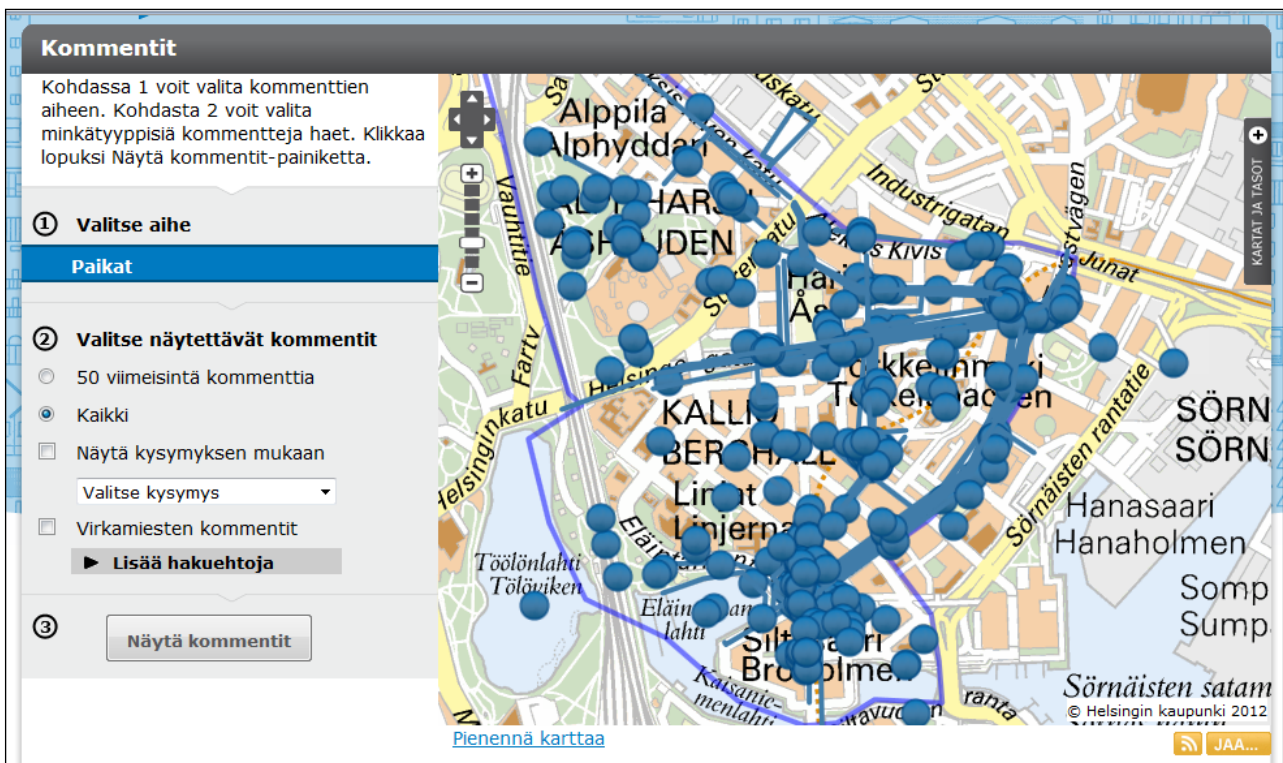
Päätepisteiden merkittävyysluokituksen tuloksia perusteella voidaan erottaa seuraavat kymmenen aluetta, joille tulisi laatia tarkempi pyöräpysäköinnin alueellinen yleissuunnitelma:

- Ydinkeskustan alue
- Kallio - Sörnäinen - Alppiharju
- Etu- ja Taka-Töölö
- Itä- ja Länsi-Pasila
- Meilahti - Pikku-Huopalahti - Munkkivuori
- Etelä-Haaga - Pitäjämäki
- Lauttasaari
- Itäkeskus
- Herttoniemi
- Malmi



Kuva 11. Kokonaisvaltaisemman pyöräpysäköinnin aluesuunnitelmien kohteet Helsingissä

Paikatietotarkastelun perusteella tunnistettiin kymmenen pyöräpysäköinnin kehittämisaluetta, joista on syytä laatia alueelliset pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmat.



Kuva 14. Kallio - Alppiharjun alueella karttakommentit (n=445) keskittyivät Hakaniemen ja Sörnäisten metroasemien lähiympäristöihin. Yksittäisistä kohteista nousi esille Karhupuiston ja Kallion kirjaston ympäristö.

Kerro Kartalla -kyselystä saatiin 732 karttakommenttia kävelykeskustan ja Kallion-Alppiharjun alueelta. Erityisesti esille nousivat liikenteellisten solmukohtien (metroasemat) sekä merkittävimpien asiointipaikkojen läheiset kohteet.

3.4. Pyöräpysäköinnin keskeiset ongelmat

Pyöräpysäköinnin ilmeisten kapasiteetti- ja turvallisuusongelmien lisäksi pyöräpysäköinnin järjestelyjen ja kehittämisen ongelmia selvitettiin laajalla asiantuntijahaastattelulla. Keskeisiksi pyöräpysäköinnin ongelmiksi ja kehittämiskohteiksi nähtiin:

1. Epäselvät vastuut pyöräpysäköinnin eri prosesseissa
2. Pyöräpysäköinnin suunnitteluun liittyvät puutteet: kokonais- ja kausisuunnitelmien puute
3. Puutteelliset ohjeet ja määräykset
4. Omaisuuden hallinta; rekisteritiedon puutteet
5. Pyöräpysäköintiin liittyvät kunnossapidon ongelmat
6. Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto
7. Pyörätelineiden heikko laatu ja turvattomuus
8. Rahoituksen ongelmat
9. Yleisten alueiden ulkopuolisen pyöräpysäköinnin kehittäminen
10. Maanalaisen pyöräpysäköinnin kehittämättömyys
11. Pyöräpysäköinnin imago

Suurin osa pyöräpysäköinnin ongelmista juontaa juurensa asian arvostuksen puutteeseen osana kaupunkisuunnittelun prosesseja. Asiaa ei ole aiemmin pidetty niin tärkeänä, että siihen olisi uhrattu aikaa ja rahaa. Pyöräpysäköintijärjestelyjen suunnittelu ja toteuttaminen ovat tästä syystä jääneet käsittelemättä ja organisoimatta kokonaisvaltaisesti. Pyöräpysäköinnin järjestelyt kuitenkin koskevat useaa eri tahoa ja näin useampi organisaatio on joutunut sitä jollain lailla käsittelemään. Yhteisiä pelisääntöjä ei ole kuitenkaan pääsyt syntymään asian vähäisen painoarvon vuoksi. Tästä johtuen myös pyöräpysäköinnin suunnittelun, toteutuksen ja ylläpidon nykyiset prosessit ovat sekavat.

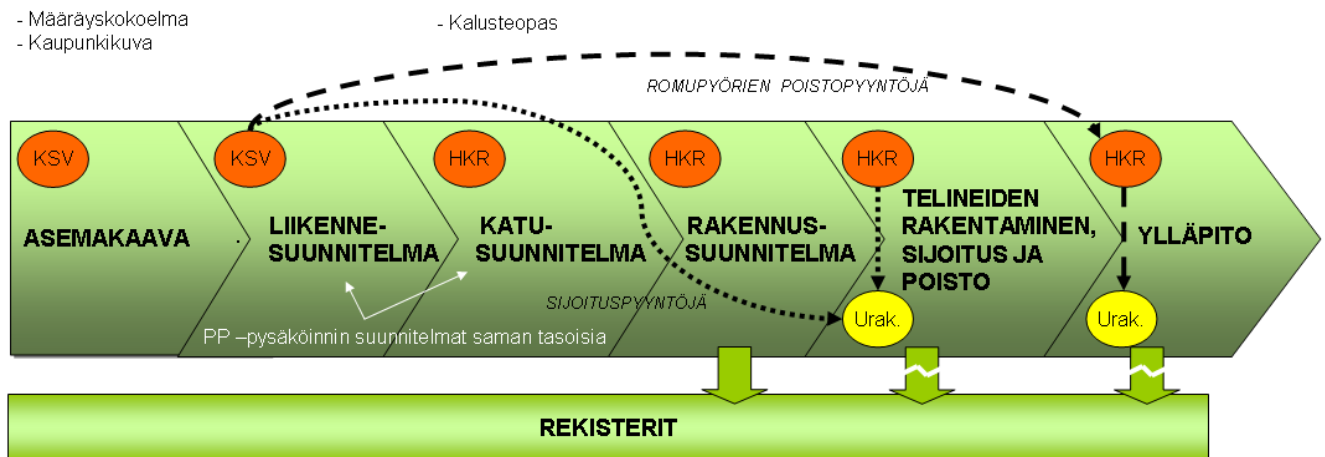
Haastatteluista saatiin laajalti tietoa ja yksityiskohtaisia kehittämis ehdotuksia, jotka on huomioitu kehittämisohjelman toimenpiteiden laatimisessa. Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmin nykytilanteen ongelmia.

Keskeisimpiä nykytilanteen ongelmia ovat pyöräpysäköinnin yleisen arvostuksen ja kokonaisvaltaisen suunnittelun puutteet sekä epäselvät vastuukysymykset pyöräpysäköinnin prosesseissa. Nämä tekijät ilmenevät useina eri ongelmina pyöräpysäköinnin suunnittelussa, toteuttamisessa ja ylläpidossa.
--

3.4.1. Pyöräpysäköinnin vastuut

Epäselvyys vastuuhenkilöistä ja prosesseista vaikeuttaa hankkeiden läpivientiä. Koko kaupungin tasolla on epäselvää, kenen vastuulla on Helsingin pyöräpysäköinnin kehittäminen ja kuka pyöräpysäköintihankkeita hallinnoi. Tällä hetkellä on osittain epäselvää, ketkä ovat pyöräpysäköintihankkeista vastaavat henkilöt kaupungin eri virastoissa ja kaupungin alaisissa organisaatioissa.

Yleisten alueiden pyöräpysäköintihankkeiden prosessi suunnitteluvaiheesta ylläpitovaiheeseen ei ole selkeää ja yhdenmukainen. Esimerkiksi liikennesuunnitteluvaiheessa tehdään päällekkäistä työtä katusuunnitelman kanssa. Pyöräpysäköinnin järjestelyt koskettavat useita eri osapuolia yleisten alueiden, kiinteistöjen ja liikenneterminaalien alueilla.



Kuva 15. Yleisten alueiden pyöräpysäköinnin järjestelyjen prosessin nykytilanne

Esimerkki: Amsterdamissa pyöräpysäköintiin suunnataan huomattavia resursseja

Amsterdamissa budjetoitiin vuosien 2007 – 2010 välillä pyöräpysäköinnin järjestelyihin ja pyörävarkauksien estämiseen yhtä paljon rahaa kuin pyöräilyverkoston ja sen liikenneturvallisuuden parantamiseen (70 M€ vuosille 2007-2010). Amsterdamin pyöräpysäköinnin kehittämisen organisointi on selkeytynyt vuosien kuluessa. Ydinkaupunki (Centrale Stad) määrittää pysäköintiverkon laajuuden ja laadun, kaupunginosat (districts) varmistavat hankkeiden toteutuksen ja ylläpidon. Amsterdamissa on kaiken kaikkiaan noin 200 000 pyöräpysäköintipaikkaa.

Hylättyjen polkupyörien poistosta huolehtii kaupungin organisaation alainen polkupyörien käsittelykeskus (AFAC). Vuonna 2008 osaston vuotuiset kustannukset olivat 440 000 €. Suurin osa kustannuksista oli henkilökustannuksia (300 000 €).

3.4.2. Pyöräpysäköinnin suunnittelu

Helsingissä ei ole kaupungin kattavaa suunnitelmaa siitä, miten ja millä aikataululla pyöräpysäköintiä kehitetään eri alueilla ja kuka toteuttamisesta on vastuussa. Uusien pyörätelineiden sijoittelu ei ole ollut suunnitelmallista vaan enemmän reagointia eteen tulleisiin tarpeisiin. Tämän seurauksena pyöräpysäköinnin toteutus on ollut hajanaista ja epäjohdonmukaista.

Siirrettävien kesäaikaan käytettävien pyörätelineiden sijoittelusta ei ole olemassa suunnitelmaa. Tällä hetkellä kantakaupungissa STARA vie keväällä kausitelineitä mm. Ludviginkadulle, keskustan yliopistokampukselle ja päärautatieaseman eteen. STARA sijoittaa Cyclehoop -telineet KSV:n ohjeiden mukaan ja muutamia muita kausitelineitä eri pyynnöstä. Myös HKR ohjeistaa STARAA kausitelineiden sijoittelusta. Suunnitelma puuttuu kausitelineiden sijoittelusta, sijoitettavien telineiden tyypistä sekä sijoitus- ja poistoaikataulusta. Kausitelineet eivät myöskään kuulu kaupungin omaisuuden hallintarekisterin piiriin.

Pyöräpysäköintialueiden kunnossapidosta ei myöskään ole olemassa suunnitelmaa, mitkä alueet pidetään läpi vuoden käytössä, missä kohteissa telineet poistetaan tai missä ne jätetään talven ajaksi ilman kunnossapitoa. Pyöräpysäköinnin opastusta ei ole myöskään suunniteltu eikä toteutettu.

Esimerkki: Bicycle Parking Manual (Tanskan pyöräilijäyhdistys)

Todennäköisesti maailman tunnetuin pyöräpysäköinnin suunnitteluopas on tanskalainen vuonna 2010 julkaistu "Bicycle Parking Manual". Oppaassa esitetään parhaiden käytäntöjen lisäksi myös miten pyöräpysäköintiä tulee suunnitella kokonaisvaltaisesti. Pyöräpysäköintisuunnitelman tulee sisältää ainakin seuraavat vaiheet:

- 1) Nykyisen pyöräpysäköinnin tilanteen kartoitus (Status on bicycle parking)
 - Nykyiset pysäköintipaikat ja selkeiden tarpeiden kartoitus
- 2) Olemassa olevien ja tulevien maankäytöllisten elementtien kartoitus pyöräpysäköinnin tarpeen kannalta
- 3) Pyöräpysäköinnin tulevan rakenteen määrittäminen

Lisäksi tarvitaan:

- telinemallisto (design manual)
- telineiden kunnossapitostrategia
- pyöräpysäköinnin opastus- ja viitoitusstrategia

Näiden vaiheiden jälkeen siirrytään yksityiskohtaisempaan suunnitteluun.



3.4.3. Ohjeet ja määräykset

Kaavoituksessa on pyöräpaikkamääräykset asuinrakennuksille, mutta vastaavat määräykset puuttuvat esimerkiksi toimistorakennuksilta, liikuntapaikoilta, kahviloilta, kouluilta ja teollisuuslaitoksilta. Nykyiset rakentamisen määräykset eivät ota kantaa pyöräpysäköinnin laatukysymyksiin, kuten esimerkiksi pysäköintipaikan tai -tilan vaatimuksiin ja saavutettavuuteen. Esimerkiksi asuinrakennuksen ulkopuolelle sijoitettavasta pyöräpysäköinnistä ei ole ohjeita tai määräyksiä. Tarvetta on myös mitoitusohjeille, sijoitusohjeille, esimerkkitapauksille ja lisätiedolle hyvistä telinemalleista.

Yleisiltä alueilta ovat puuttuneet linjaukset siitä, mihin pyöräpysäköintipaikat sijoitetaan erilaisissa katupoikkileikkauksissa sekä minkälaisia telinemaleja kussakin tapauksessa tulisi käyttää.



Kuva 16. Mihin kiinteistöjä palvelevat pysäköintipaikat sijoitetaan? Kivijalassa sijaitsevan kaupan oma teline on sijoitettu katualueelle. Kuvat Helsinginkadulta

Uusitun HKR:n kalusteoppaan kiinteät kaaritelineet ovat nykyiset vaatimukset täyttäviä, mutta kalusteoppaan telinevalikoimaa pidetään liian suppeana. Kaupungin kalusteoppaasta puuttuu jälkiasennettavia kiinteitä telineitä ja laadukkaita kausitelineitä. Kaupungin organisaatioiden kesken ei ole toistaiseksi yhtenäistä linjaa pyörätelineiden eri mallien käytöstä.

3.4.4. Omaisuuden hallinta

Suurin osa Helsingin kaupungin kiinteistä pyörätelineistä on merkitty rakennusviraston Yleisten alueiden rekisteriin. Sieltä ei kuitenkaan löydy kaikkia kiinteitä telineitä ja kausitelineitä rekisterissä ei ole ollenkaan. Erityisluvalla katualueelle sijoitetut telineet ovat rakennusviraston Vinkki -rekisterissä. On osittain epäselvää, missä nykyiset telineet ovat ja kuinka moni uusista telineistä päätyy Yleisten alueiden rekisteriin. Paras tieto telineiden sijainnista, mallista ja kunnosta on vain urakoitsijan avainhenkilöillä. Rekisteritietojen sisältö on puutteellista ja sisältää vain sijaintitiedot.

Esimerkki: Omaisuuden seuranta kehittyä (asset tracking)

Omaisuutta voi nykyisin hallita lukuisilla eri menetelmillä ja teknologioilla. Yksinkertainen tapa on käyttää skannattavia koodeja (barcode) tai pieniä passiivisia RFID (radio frequency identification) -tunnistimia. Passiivisten RFID -tunnistimien lähettämä paikannussignaali yltää vain muutamien metrien päähän. Teknologia soveltuu hyvin mm. varastoissa välillä pidettävän omaisuuden hallintaan (esim. kausitelineet). Pattereilla varustetut RFID -lähettimet yltävät jo 2 000 metrin tunnustussäteeseen.

Satelliittiyhteyksiä (GPS asset tracking), puhelinverkkoa (cellular networks) tai satelliittipuhelinten verkkoa (satellite phone technology) hyödyntävät teknologiat mahdollistavat omaisuuden hallinnan pitkien matkojen päästä. Ongelmaksi pyörätelineiden kohdalla nousee lähettimiin tarvittava virta.

Älypuhelimien käyttö omaisuuden hallinnassa on lisääntynyt voimakkaasti. Mobiilisovelluksen ja GPS-yhteyden avulla on mahdollista lähettää kohteesta rekisteriin paikkatiedon lisäksi rajattomasti ominaisuuksitietoja. Tämän tyyllisiä avoimia palveluja on olemassa mm. infraomaisuuden tilan raportointiin (mm. paikatkuuntoon.fi ja korjaakaupunki.fi).

3.4.5. Pyöräpysäköintipaikkojen kunnossapito

Polkupyöräpaikkojen kesähoidon taso on vaihteleva. Tämä johtuu osin vastuualueiden epäselvyydestä, tiellä olevista hylätyistä polkupyöristä ja siitä, ettei asiaa ole pidetty tärkeänä. Pyöräpysäköintipaikkojen talvihoito on nykyään Helsingissä lähes olematonta. Ylläpidon kannalta on haasteellista, että tällä hetkellä ei ole luokiteltu, mitä pyöräpaikkoja halutaan pitää talvella lumesta puhtaana. Monia telineitä voidaan puhdistaa lumesta vain lapiolla, mihin ei ole aikaa ja resursseja.

Rikkoontuneet pyörätelineet korjataan nykyään hitaasti tai ei ollenkaan. Yksi korjaamisen haasteista on se, ettei rikkoontuneiden telineiden korvaamiselle ole selkeää ohjetta. Moni rikkoontuneista telineistä on vanhaa mallia, jota ei enää käytetä.



Kuva 17. Pyöräpysäköintipaikkojen talvihoito vaatii suunnittelua ja resursseja toteutukseen

3.4.6. Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto

Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto edes Helsingin keskeisimmistä pyöräparkeista ei toimi riittävän tehokkaasti ja sujuvasti. Poistoa hoitaa tällä hetkellä rakennusvirasto. Hylätyt pyörät luokitellaan lain mukaan ajoneuvoiksi, mikä tekee siirtoprosessista kankean ja aikaa vievän. Pyörien sujuvaa siirtoa vaikeuttavat rakennusviraston puutteelliset resurssit tehtävää varten. Poistoa hidastaa myös se, että siirrettävien pyörien havainnointi ei ole keskeinen osa kenenkään työnkuvaa rakennusvirastossa. Nykyään hylätyt ja romupyörät siirretään yksityisen henkilön, yksityisen kiinteistön edustajan tai toisen kaupungin viraston edustajan pyynnöstä. Narinkkatorilla on oma laputuskäytäntönsä hylättyjen polkupyörien tunnistamiseksi: pysäköityjen polkupyörien tarakoille jaetaan mainoslehtisiä, joiden vaihtuvuuden perusteella pyöräkeskusten toimija pyytää pyörien poistoa rakennusvirastolta.



Kuva 18. Helsingin kaupungin antaman siirtokehotus

Esimerkkejä hylättyjen polkupyörien poistosta

Useat kaupungit Hollannissa poistavat aktiivisesti romupyöriä pitääkseen kaupungin viihtyisänä sekä tarjotakseen riittävästi tilaa pyöräpysäköinnille. Ongelma on Hollannissa toistaiseksi aivan eri tasolla kuin Suomessa. Pyöräpysäköinnin paikoista on huutava pula. Amsterdamissa romupyörät poistetaan viranomaisten toimesta välittömästi. Hylätyiltä vaikuttaviin polkupyöriin kiinnitetään päivätty tarra, jonka myötä omistajalle annetaan 7 päivää aikaa poistaa pyörä. Varoituksen jälkeen viranomaiset vievät pyörän varikolle (Fietsdepot) 3kk säilytystä varten. Oman pyörän lunastaminen varikolta maksaa 10 €.

Haarlemin kaupungissa hylätyiltä vaikuttavia polkupyöriä rengastetaan ja merkityt pyörät poistetaan kuukauden kuluessa, jos merkki on vielä ehjä. Vaarallisesti pysäköidyt pyörät kaupunki poistaa varikolle välittömästi. Tärkeimmiltä pyöräpysäköintipaikoilta telineiden ulkopuolelle pysäköidyt polkupyörät myös poistetaan merkitsemisen jälkeen 4 tunnin kuluttua.

New Yorkin kaupunki pyysi kaupunkilaisten apua hylättyjen polkupyörien kartoittamisessa. Kaupungin nettisivuille järjestettiin mahdollisuus merkata hylätty pyörä kartalle ja liittää valokuva mukaan. Kaupunki sai nopeassa tahdissa yli 500 raporttia hylätyistä pyöristä.



Kuvat: www.amsterdam.nl

3.4.7. Pyörätelineiden laatu

Monet kaupungin vanhat pyörätelineet eivät ole runkolukittavia ja ne kestävät huonosti talvihoitoa. Monia vanhempia malleja on myös hankala käyttää. Uusiin HKR:n kalusteoppaan kiinteisiin kaaritelineisiin haastatellut henkilöt olivat tyytyväisiä, mutta nykyisen kalusteoppaan telinevalikoimaa pidettiin liian suppeana. Kaupungin kalusteoppaaseen kaivattiin ainakin jälkiasennettavia kiinteitä telineitä ja laadukkaita kausitelineitä. Kaupungin sisällä ja yksityisellä sektorilla toivottiin kaupungilta yhtenäistä linjaa pyörätelineiden suhteen. Valtaosa haastateltavista koki kantakaupungin ja liityntäpysäköintipaikkojen pyöräpysäköinnin liian turvattomaksi. Valvonnan puute, runkolukittavien telineiden puute ja telineen sijoittaminen katvealueelle altistavat polkupyörät ilkivallalle ja varkauksille.

Esimerkki: Pyöräpysäköintitelineiden laaja käyttäjätutkimus

Amsterdamissa toteutettiin vuonna 2009 – 2010 laaja eri pyörätelinemallien käyttäjätutkimus. Hankkeen ajaksi toteutettiin pyöräpysäköintipaikkoja 19 eri telinemallilla erälle kaupungin aukiolle. Tutkimuksen aikana telineiden käyttöä seurattiin ja käyttäjiä haastateltiin. Sähköpostikyselyn perusteella (n=256) voittajamalliksi tuli teline nro: 19 (kuva). Toiseksi sijoittui teline nro 5 ja kolmanneksi teline nro 9. Haastatteluissa mikään malli ei varsinaisesti noussut selkeäksi suositukseksi. Heille tärkeintä oli mahdollisuus lukita pyöränsä johonkin kiinteään rakenteeseen ja käytön helppous.



3.4.8. Pyöräpysäköinnin rahoitus

Haastateltujen mielestä Helsingin kaupungin tulisi budjetoida korvamerkittyä rahaa pyöräpysäköinnin toteutukseen ja ylläpitoon. Mikäli pyöräparkkeja halutaan kehittää laadukkaasti pitkällä aikavälillä, myös ylläpitoon tulee budjetoida rahaa.

Esimerkki: Pyöräpysäköintiin korvamerkittyä rahaa

Amsterdamsissa vuosina 2013 – 2016 pyöräilyolosuhteiden parantamiseen on budjetoitu 57 M€. Vuoteen 2020 mennessä tavoitteena on rakentaa pyöräpysäköintipaikkoja 38 000 pyörälle, johon on arvioitu kuluvan rahaa 90 M€.

Tukholmassa kaupunki on varannut rahoitusta pyöräpysäköintipaikkojen määrän lisäämiseksi nykyisestä noin 10 000 paikasta 25 000 paikkaan vuoteen 2018 mennessä. Kustannusarvio investoinnille on noin 6 M€. Toteutuessaan pyöräpysäköintipaikkoja olisi noin yksi pyöräpaikka 30 asukasta kohden. Amsterdamsissa vastaava suhde on yksi paikka kolmea asukasta kohden.

3.4.9. Yleisten alueiden ulkopuolisten alueiden pyöräpysäköinti

Uusien rakennushankkeiden yhteydessä voidaan kaavamääräyksillä ja rakennusvalvonnalla huolehtia pyöräpysäköinnin toteutumisesta. Haasteena on olemassa olevien asuinrakennusten, toimitilojen, vapaa-ajan kohteiden, koulujen, liikehuoneistojen, kauppakeskusten ja tapahtumien puutteellisen pyöräpysäköinnin parantaminen. Nykyisin ei ole missään kaupungin ohjeissa määriteltä, missä tapauksissa, millä keinoilla ja millaisella yhteistyöllä kaupunki voi parantaa tällaisten alueiden pyöräpysäköintiä.

Esimerkki: Kaupunkien tuki kiinteistöille

Monissa kaupungeissa Hollannissa ja Tanskassa kaupungit antavat rahallista tukea kiinteistöille pyöräpysäköintimahdollisuuksien parantamiseen. Esimerkiksi Haagin kaupunki tukee asuinalueille rakennettavia pyörävarastoja. Tähän mennessä kuvan näköisiä varastoja on asuinalueille rakennettu yhteensä 17 kpl. Vuoden 2014 loppuun mennessä varastoja tulee vielä lisää 10 kpl.

Esimerkki: Siirrettävä teline tapahtumiin

Enscheden kaupunki hankki siirrettäviä pyörätelineitä kaupungissa järjestettävien tapahtumien tarpeisiin. Telineitä on käytetty myös Brysselissä.



Kuvat: www.fiestberaad.nl

3.4.10. Maanalainen pyöräpysäköinti

Helsingin maanalaisia pysäköintilaitoksia ei ole suunniteltu pyöräpysäköinnin tarpeita huomioon ottaen. Laitosten operaattorit pitävät jälkikäteen tapahtuvaa pyöräpysäköinnin integroimista laitosten toimintaan kalliina ratkaisuna sekä liian turvattomana pyöräilijöiden kannalta. Joillain työpaikoilla on muutettu auto-ruutuja pyöräpysäköintipaikoiksi, mutta laajempi maanalainen toimitilojen ja asuinkerrostalojen pyöräpysäköinti puuttuu. Maan alle sijoitettavien paikkojen suunnittelu ja toteuttaminen tulisi saada ohjeiden ja määräysten kautta paremmin osaksi rakentamisen ja ylläpidon prosesseja.

Olemassa olevien yleisten parkkihallien hyödyntäminen on hankalaa monessa kohteessa autoliikenteelle suunniteltujen pitkien tai jyrkkien ramppiratkaisujen vuoksi. Loivilla, lyhyillä ja hyvin valaistuilla rampeilla molempien liikennemuotojen kulku onnistuu, kuten esimerkiksi Ruoholahdessa sijaitsevassa Salmiparkissa. Parkkihallien hissejä ei ole mitoitettu polkupyörien kuljettamiseen. Parkkihallien operaattoreille pyöräpysäköinnistä tulisi saada tuloja kuten autopaidoistakin.



Kuva 19. Salmiparkissa (vas.) tilaa on sekä polkupyörille että autoille. Elielin Parkin Töölönlahden pää ramppi on pitkä ja hankalasti pyöräliikenteelle järjestettävissä

Esimerkki: Sisääntuloramppien jyrkkyys esteenä yhteiskäytölle

Olemassa olevien pysäköintilaitosten sopeuttaminen pyöräpysäköinnin tarpeisiin on lisääntynyt vähitellen Euroopan kaupungeissa. Vuonna 2009 tehdyn kyselytutkimuksen mukaan yleisimpänä esteenä pysäköintilaitosten autojen ja pyörien yhteiskäytön lisääntymiselle on ollut ajoramppien jyrkkyys. Hollannissa autoille liuskan maksimijyrkkyys on noin 20 astetta, polkupyörille puolestaan noin 10 astetta. Vuonna 2009 Hollannissa autoille ja polkupyörille yhdistettyjä pysäköintilaitoksia oli mm. Almelon, Den Bosch:n, Amsterdamin ja Bredan kaupungeissa. Yleensä pyöräilijöille on pitänyt toteuttaa oma sisäänkäynti.

3.4.11. Pyöräpysäköinnin imago

Helsingin pyöräpysäköintiä ei ole kehitetty laadukkaaksi yhtenäisen ilmeen omaavaksi brändiksi, jonka käyttäjä havaitsisi ja tunnistaisi helposti. Käytössä on kymmeniä erilaisia telinemaleja eikä pysäköinnin opastusta ole. Yhtenäinen ilme helpottaisi myös ylläpitoa, koska kaupungin telineet olisi helppo tunnistaa. Toiminnallisuuden lisäksi pysäköinnin suunnittelussa ei ole kiinnitetty huomiota siihen, miten pyöräilijä kokee pyöräpysäköinnin. Myös kaupunkilaisille suunnattu viestintä pyöräpysäköintiä koskien puuttuu.

4. PYÖRÄPYSÄKÖINTISUUNNITELMIEN LAATIMINEN

4.1. Suunnitteluperiaatteet ja -prosessi

Helsingin polkupyörien pysäköinnin suunnittelun periaatteet tukeutuvat Helsingin kaupungin pysäköintipoliittikkaan ja pyöräilyn edistämishjelmaan. Keskeisimmät suunnittelun periaatteet ovat seuraavat:

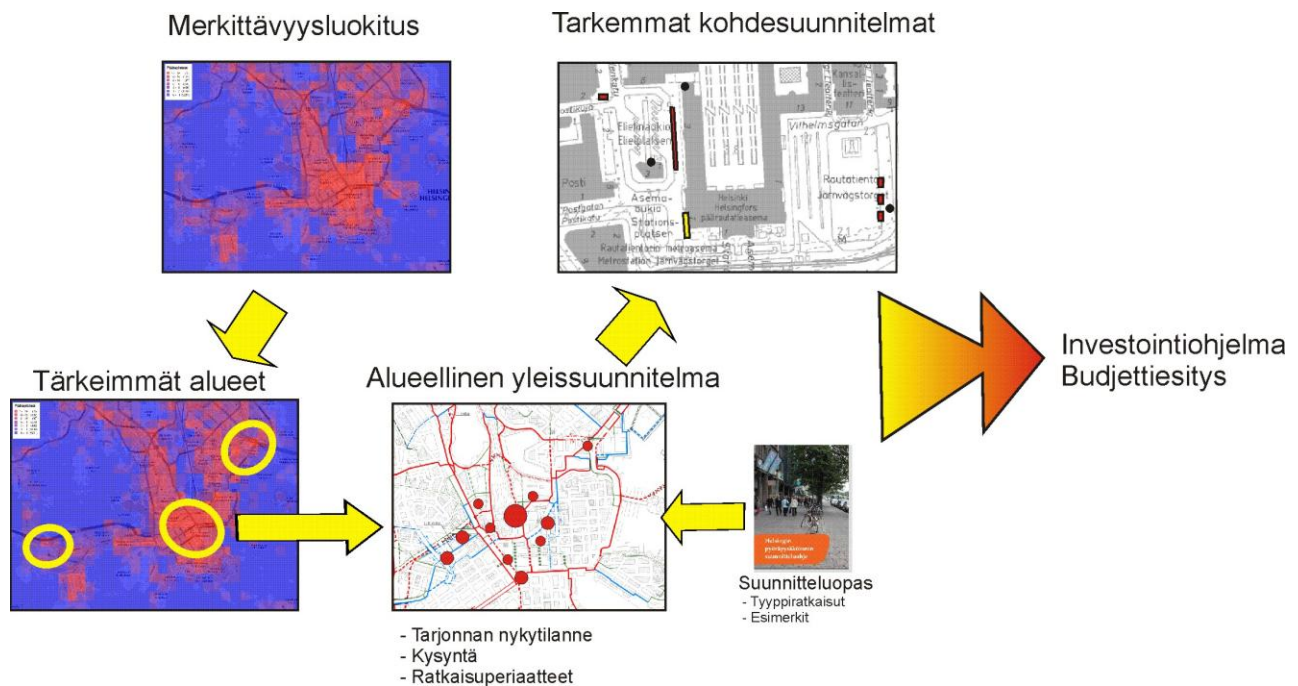
1. Pyöräpysäköintiä suunnitellaan kokonaisvaltaisesti ja käyttäjälähtöisesti
2. Pyöräpysäköinnin mitoituksen lähtökohtana on vuodelle 2020 asetetut tavoitteet (15 % kulkumuoto-osuus) ja pyöräilykulttuurin kehittyminen
3. Polkupyörien pysäköinnille otetaan lisää tilaa ensisijaisesti vapailta yleisiltä alueilta läheltä kohdetta. Tarvittaessa tilaa pyörien pysäköinnille osoitetaan autojen pysäköintialueilta.
4. Tarjotaan laadukasta ja turvallista pysäköintiä (saavutettavuus, houkuttelevuus, opastus)
5. Pyöräpysäköinti on luonteva ja tunnettu osa kaupunkikuvaa
6. Huomioidaan pysäköinnin ympärivuotisuus ja pyöräilyn ruuhkahuiput
7. Kehitetään maanalaista pysäköintiä siellä, missä se on tarpeen ja mahdollista

Pyöräpysäköinnin suunnittelussa lähdetään laatimaan kattavia alueellisia yleissuunnitelmia, joita tarkennetaan yksityiskohtaisemmillä kohdesuunnitelmilla. Yleissuunnitelmat koskevat pääasiassa yleisiä alueita ja julkisia rakennuksia. Pyöräpysäköinnin suunnittelun vaiheet ovat seuraavat:

1. Nykyisen pysäköintitarjonnan sekä selkeiden pysäköintitarpeiden inventointi
 - a. Nykyisten telineiden sekä polkupyörien laskennat ja käyttöasteiden määrittäminen
 - b. Nykyisten telineiden kunto ja käyttömahdollisuudet
2. Olemassa olevien ja tulevien pyörävyörien sekä merkittävien kohteiden kartoitus
 - a. Nykyiset ja tulevat liikenteen solmukohdat
 - b. Tärkeimmät päätekohteet
3. Yleissuunnitelma tavoitetilan pyöräpysäköinnin tarjonnasta alueella
 - a. Määrä ja sijainti
 - b. palvelutaso
4. Tarkempien kohdesuunnitelmien laatiminen
 - a. Suunnitteluohjeen ja hyväksyttyjen telinemallien käyttö
 - b. Havainnekuvat

Polkupyörien pysäköinnin kehittämissuunnitelmassa päädyttiin laatimaan kaksi pyöräpysäköinnin alueellista yleissuunnitelmaa sekä neljä tarkempaa kohdesuunnitelmaa. Suunnittelukohteet ovat kävelykeskusta, Kalion ja Alppiharjun alue, Rautatieasema, Kamppi, Sörnäisten metroasema ja Linnanmäki.

Helsingin pyöräpysäköinti suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja 15 % kulkumuototavoitteen mukaisesti. Polkupyörille tarjotaan turvallista ja laadukasta pysäköintiä läheltä kohdetta. Pyöräpysäköinnin suunnittelussa lähdetään alueellisista yleissuunnitelmista.



Kuva 20. Suunnitteluprosessin kulku

4.2. Alueelliset yleissuunnitelmat

Seuraavissa esimerkeissä on kuvattu pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman sisältöä kävelykeskustan sekä Alppiharju - Kallio -alueen osalta. Kävelykeskustan alueella suurimmat haasteet liittyvät riittävän suuren telinekapasiteetin tarjoamiseen Rautatieaseman välittömässä läheisyydessä sekä kävelykatujen pyöräpysäköinnin järjestämiseen. Suunnittelussa on päädytty laajentamaan keskeisten pysäköintipaikkojen kapasiteettiä sekä korottamaan nykyistä laatua. Keskitettyä ratkaisua täydennetään laadukkailla pysäköintipaikoilla pyöräilijöiden kannalta sopiviin paikkoihin. Kävelykatujen osalta suunnitelmassa on pyritty ottamaan ensisijaisesti lisää tilaa pyöräpysäköintiin moottoriajoneuvoliikenteeltä. Suunnitelmassa kohteille on määritetty palvelutasot:

Palvelutaso A

- 100 % turvallisia pysäköintipaikkoja (valvottu halli / runkolukitusteline / pyöräkaappi- tai kiosk)
- Katettuja paikkoja pyörille vähintään 50 %
- Vähintään 50 % telineistä ympärivuotisessa käytössä
- Palveluja pyöräilijöille (pyörän korjaus ja pesumahdollisuus, pumppuasema, yms.)
- Valvonta 24/7

Palvelutaso B

- Vähintään 50 % runkolukituspaikkoja, loput muita telinemalleja
- Katettuja paikkoja 0 - 50 %
- Runkolukittavista telinepaikoista 25 – 50 % ympärivuotisessa käytössä
- Joitain palveluja pyöräilijöille (esimerkiksi pumppuasema)

Palvelutaso C

- Kiinteitä telinemalleja 50 %, loput kausitelineitä
- Ei talvihoitoa

Palvelutaso D

- Kausitelineitä 100 %, ei talvihoitoa

4.2.1. Esimerkki 1: Kävelykeskustan alueellinen yleissuunnitelma

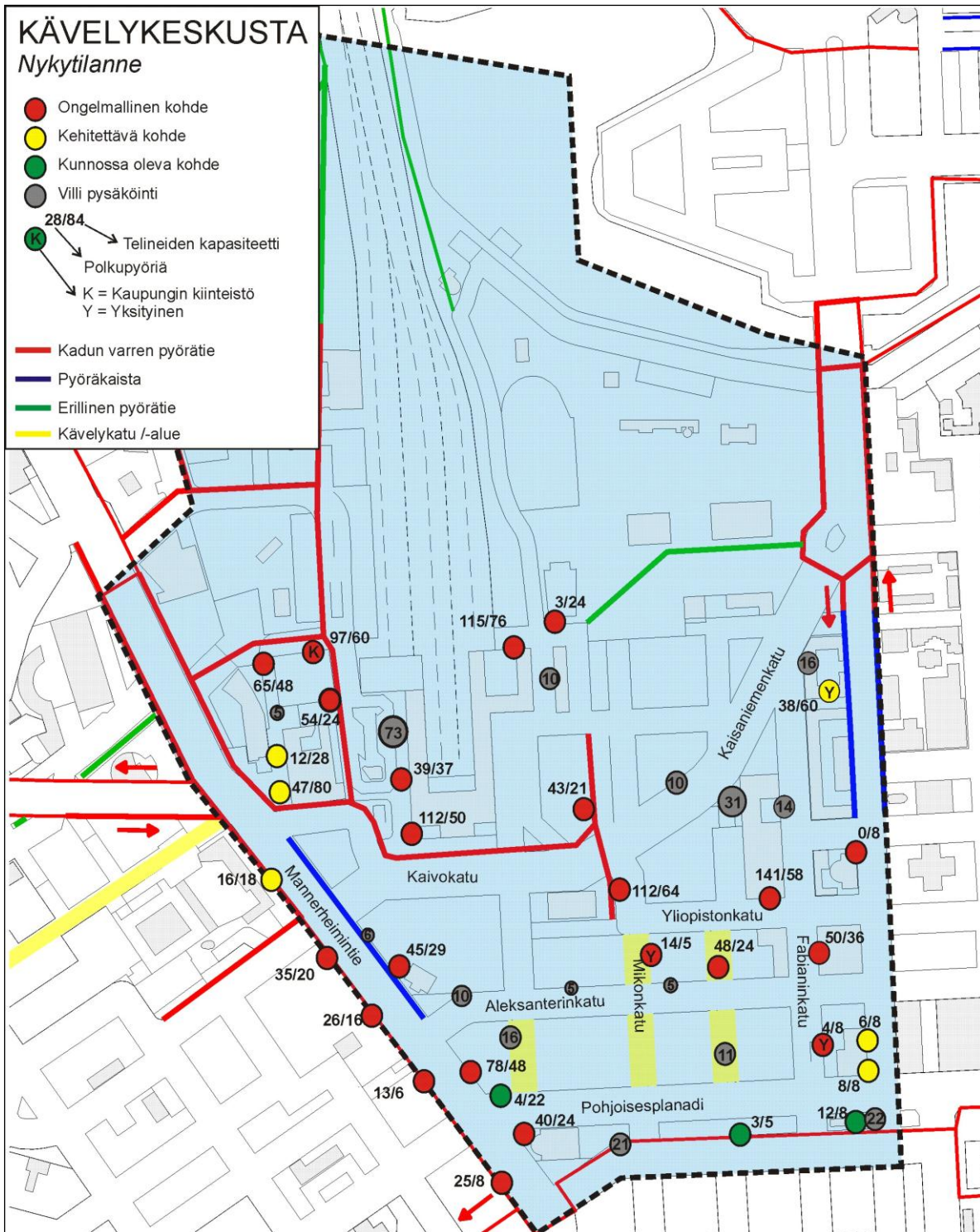
Kävelykeskusta on merkittävä matkojen lähtö- ja päätepiste Helsingin keskustassa. Suunnittelualueen rajaus on esitetty kuvan 18 kartoissa. Suunnittelualueella sijaitsevat mm. Rautatieasema, Kluuvin ostoskeskus, Stockmann, yliopiston toimintoja ja keskustan merkittävimmät kävelykadut ostosmahdollisuuksineen.

Suunnittelualueella suoritettiin kohdassa 4.1. kuvatun mukaisesti inventointi elokuun 2013 lopulla lämpimässä (+22 °C) ja aurinkoisessa säässä. Kävelykeskustan pyöräpysäköinnin nykytilanne on esitetty kuvassa 18. Tarkempi nykytilanteen kuvaus on esitetty raportin liitteessä 2.

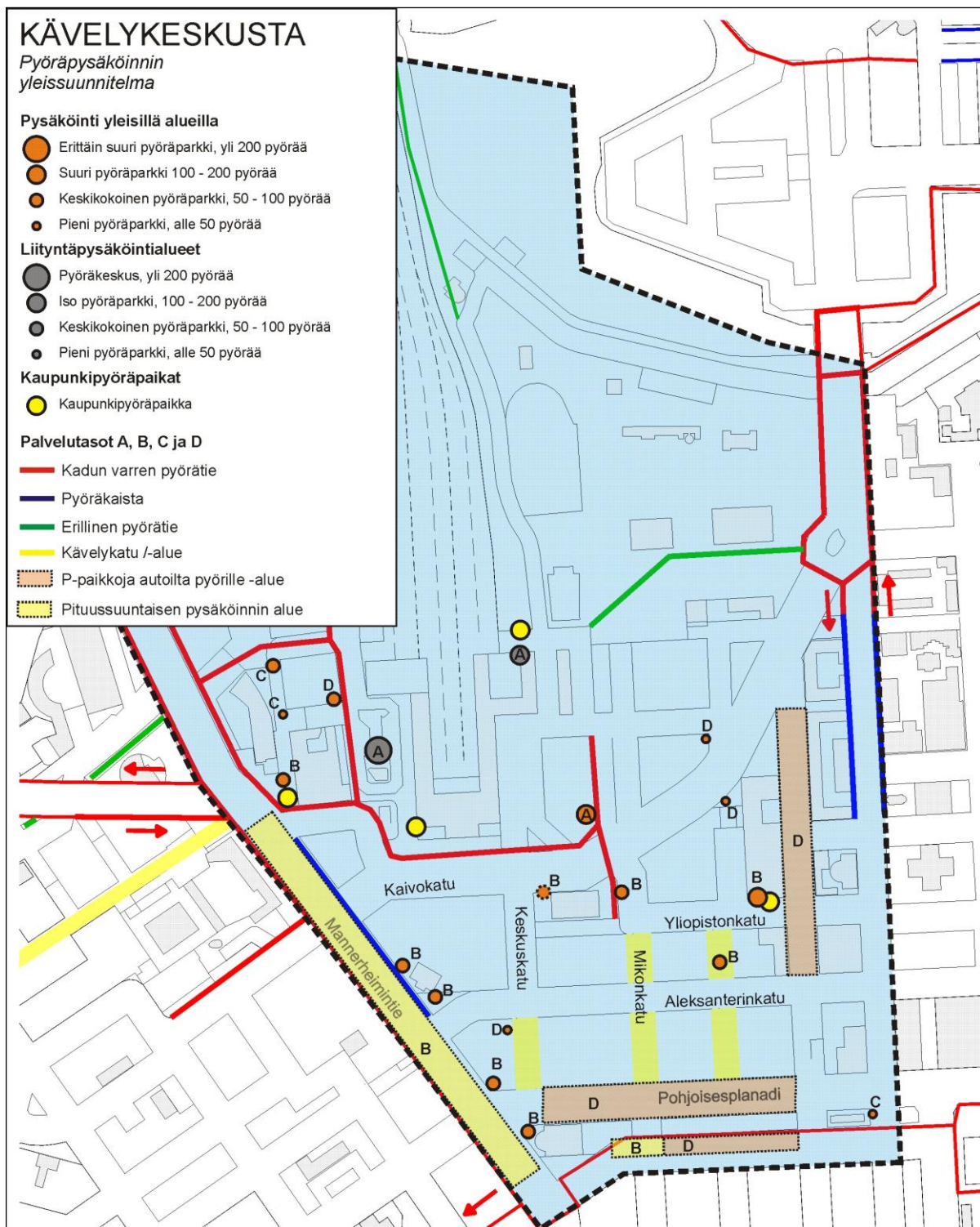
Kävelykeskustan alueen pyöräpysäköinnin suunnittelun keskeisiä periaatteita ovat:

- Rautatieaseman yhteyteen toteutetaan korkealuokkaista pyöräpysäköintiä
- Elielin aukion ja Vltavan kiinteistön soveltuvuutta ja käyttömahdollisuuksia pyöräkeskuksen sijoituspaikaksi selvitetään tarkemmin
- Rautatientorilla lisätään kapasiteettia ja houkutellaan Mikonkadun ruuhkautuneelta pysäköintipaikalta pyöräilijöitä korkeatasoisilla palveluilla.
- Keskuskadun ja Kaivokadun risteyksen lisätään pysäköintipaikkoja mahdollisuuksien mukaan. Pyöriä on ennen Keskuskadun remonttia pysäköity paljon Ateneumin aitaan kiinnitettynä
- Mannerheimin aukion pyöräpysäköintipaikoista laaditaan tarkempi suunnitelma. Kiasman läheisyys antaa hyvän mahdollisuuden design -pyörätelineiden kokeilulle kohteessa
- Rautatieaseman Itäpuolella Kaisankujalla kapasiteettia lisätään ja turvallisuutta parannetaan.
- Autojen parkkiruutuja osoitetaan pyöräpysäköinnin käyttöön Fabianinkadulla ja Etelä-Esplanadilla.
- Kävelykaduille ei osoiteta Kluuvikatua ja Keskuskadun Stockmannin sisäänkäynnin vierustaa lukuun ottamatta pyöräpysäköintipaikkoja. Pyöräilijöiden luontaista tarvetta pysäköidä polkupyörä mahdollisimman lähelle kohdetta pyritään vähentämään tarjoamalla kävelykatujen päihin korkealuokkaista ja turvallista pysäköintiä.
- Mannerheimintien pyöräpysäköinnin kapasiteettia lisätään tasaisin välein runkolukituksen mahdollistavilla telineillä. Suurempia keskittymiä Mannerheimintien varteen sijoitetaan Ruotsalaisen teatterin lisäksi Kolmen Sepän aukiolle ja Ylioppilasaukiolle. Nykyisiä huonokuntoisia telineitä korvataan uusilla
- Tulevan keskustakirjaston pyöräpysäköinti helpottaa osaltaan Sanomatalon päädyn ruuhkautunutta tilannetta. Kirjaston ratkaisujen on oltava riittävän laadukkaita ja mahdollisimman lähellä Rautatieasemaa

Suunnittelualueelta on laadittu yksityiskohtaisempi suunnitelma Rautatieaseman osalta.



Kuva 21. Kävelykeskustan yleisten alueiden pyöräpysäköinnin nykytilanne



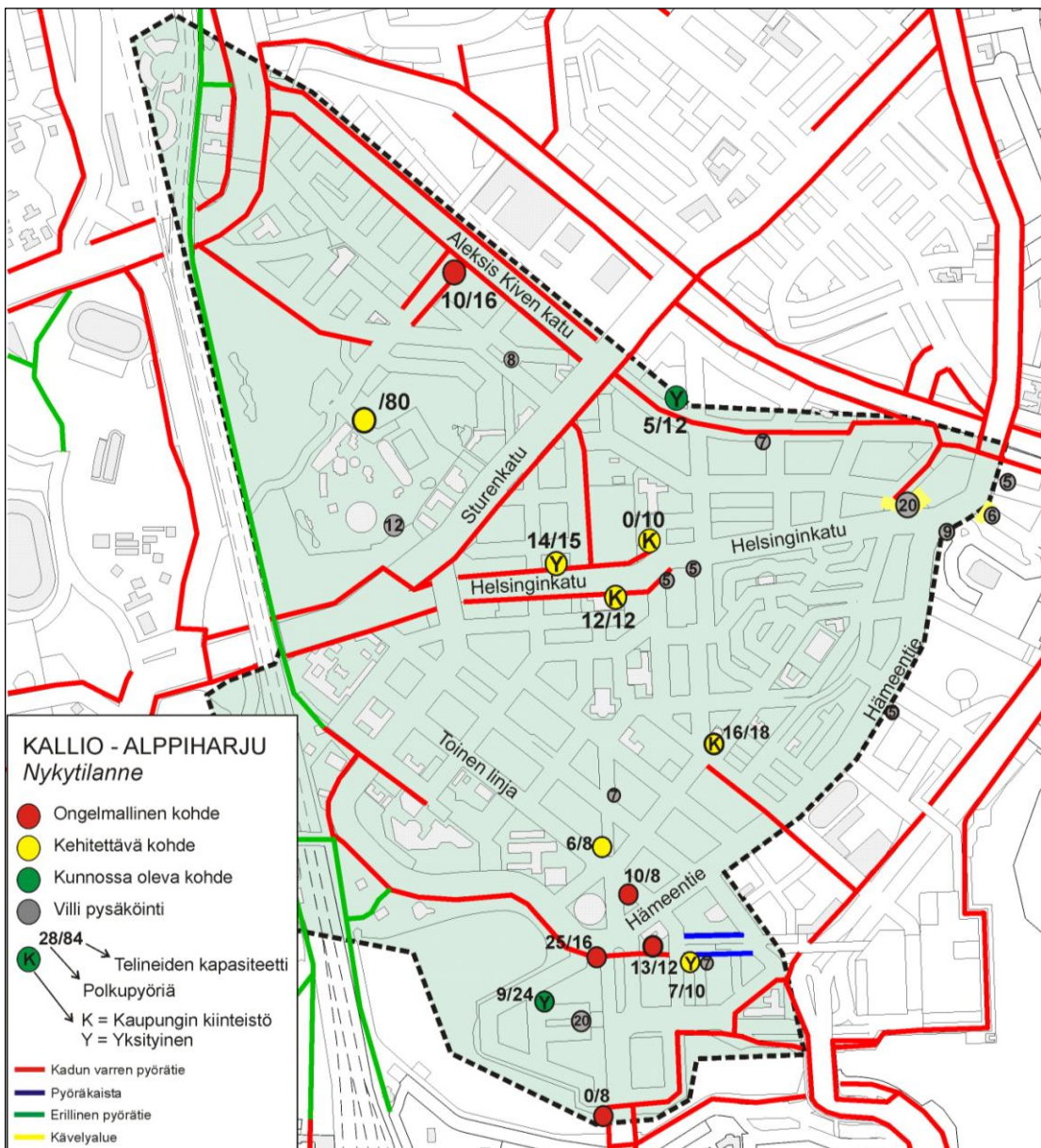
Kuva 22. Kävelykeskustan yleisten alueiden pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

Kävelykeskustan pysäköityjen polkupyörien määrä ylittää selvästi tarjolla olevan kapasiteetin. Erityisesti Rautatieaseman, yliopiston ympäristön ja kävelykatujen läheinen pyöräpysäköinti vaativat huolellista suunnittelua. Yleissuunnitelmassa on keskitytty erityisesti näiden alueiden pyöräpysäköinnin palvelutason parantamiseen.

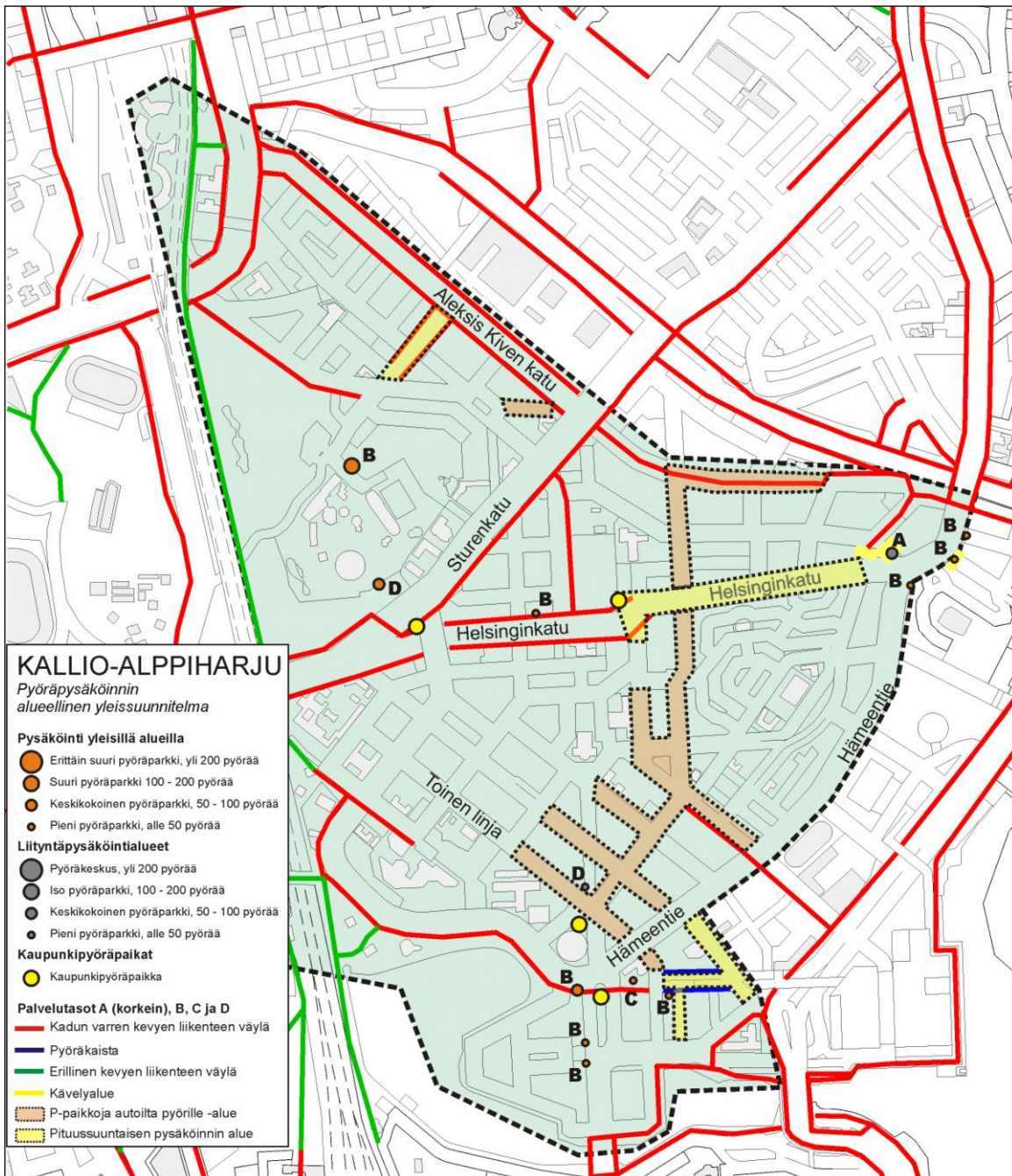
4.2.2. Esimerkki 2: Kallio – Alppiharjun alueellinen suunnitelma

Kallio – Alppiharju -alueella on kiinteistöjen kivijalassa sijaitsevia kohteita lähes jokaisessa korttelissa, mikä tarkoittaa pyöräpysäköintitarpeen hajautumista ympäri aluetta. Yleisten alueiden pysäköintitarjontaa on lisättävä suunnitelmallisesti. Alueella suoritettiin kohdassa 4.1. kuvatus mukaisesti inventointi syyskuun 2013 alussa lämpimässä (+19 °C) ja aurinkoisessa säässä.

Suunnittelualueella Hakaniemen tori ja Sörnäisten metroasema ovat tärkeimmät pyöräpysäköinnin keskittymät, jotka on syytä suunnitella tarkemmin. Lisäksi suunnittelualueella Linnanmäki on tyypillinen sesonki-kohte, jossa pyörämäärät ovat suuret kesän aikana. Vaasanaukion ja Linnanmäen osalta tarkemmat suunnitelmat on esitetty tämän raportin kappaleissa 4.3.3 ja 4.3.4. Muutoin suunnittelualueelle ei keskitettyjä suuria pyöräparkkeja ehdoteta. Nykyisten yleisillä alueilla sijaitsevien pyöräpysäköintipaikkojen määrää ja laatua lisätään.



Kuva 23. Kallio – Alppiharju -alueen yleisten alueiden pyöräpysäköinnin nykytilanne



Kuva 24. Kallio – Alppiharju: yleisten alueiden pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma

Muutoin koko suunnittelualueelle esitetään lisättävän tulevan suunnitteluohjeen mukaisia tyyppiratkaisuja kadun pituussuuntaisista pyöräpysäköintipaikoista. Polkupyöräien kadunsuuntaista pysäköintiä kehitetään koko suunnittelualueella (esimerkiksi Vaasankatu, Tivolitie, Näkinpolku, Sörnäisten rantatie, Viherniemenkatu) sekä myös koko kaupungin alueella.

Lisäksi Kallion alueella on vilkkaita liiketoiminnan ja palvelujen katuja, joiden poikkileikkauksissa ei ole tilaa sijoittaa pyöräpysäköintipaikkoja. Tällaisilla kaduilla tila pyöräpysäköinnille voidaan ottaa ajoradalta. Suunnittelualueella tämän periaatteen mukaisesti kehitettäviä katuja ovat:

- Porthaninkatu välillä Toinen linja – Viides linja
- Fleminginkatu
- Toinen linja välillä Hämeentie – Suonionkatu
- Kolmas linja välillä Hämeentie – Suonionkatu
- Viides linja välillä Hämeentie - Agricolankatu
- Kaarlenkatu välillä Franzeninkatu - Agricolankatu
- Agricolankatu välillä Fleminginkatu – Kaarlenkatu
- Hakaniemen Torikatu
- Aleksis Kiven katu välillä Harjukatu – Fleminginkatu
- Viipurinkatu

Kallio - Alppiharju -alueen pyöräpysäköinnin järjestelyjä parannetaan keskeisissä solmupisteissä. Merkittävimpiä kehittämisen kohteita ovat Hakaniemen torin alue sekä Sörnäisten metroaseman ympäristö. Muutoin koko alueella on syytä kehittää vilkkaimmilla liiketoiminnan ja palvelujen kaduilla kadunvarsipysäköintiä suunnitteluoppaan malliratkaisujen mukaisesti.

4.3. Kohdesuunnitelmat

Alueellisten pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmien laatimisen jälkeen laaditaan tarkemmat kohdesuunnitelmat. Kohdesuunnitelmissa paneudutaan jo tarkemmin pyöräpysäköinnin paikkojen sijoittamiseen ja mitoitukseen. Kohdesuunnitelmien avulla pystytään laatimaan alustavat kustannusarviot investointiohjelmää varten. Kohdesuunnitelmien laatimisen yhteydessä vaaditaan jo laajempaa vuorovaikutusta eri osapuolten kanssa. Kehittämishojelman laatimisen yhteydessä määriteltiin 4 tärkeää pyöräpysäköinnin kohdetta, joille laadittiin tarkemmat kohdesuunnitelmat. Kohteet ovat:

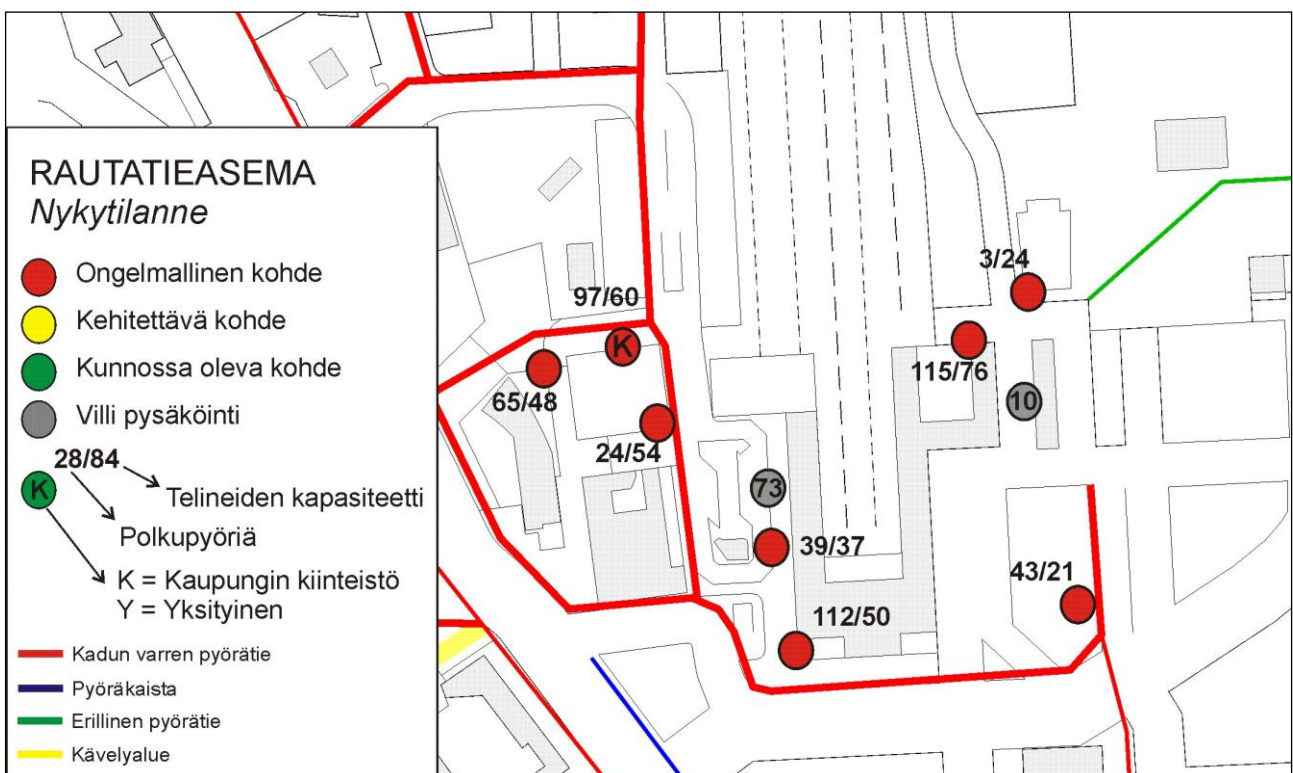
- 1) Rautatieasema
- 2) Kampin keskus
- 3) Sörnäisten metroasema
- 4) Linnanmäki

Seuraavissa kappaleissa on esitetty suunnittelun lopputulokset. Tarkempi suunnittelun tausta-aineisto on esitetty liitteessä 3.

4.3.1. Rautatieasema

Rautatieaseman terminaali-aluetta palvelevia polkupyörien pysäköintipaikkoja on nykyisellään 268 kpl. Run-
kolukittavia paikkoja on 60 kpl Sanomatalon edessä, 5 kpl Elielin aukiolla ja 76 kpl Kaisankujalla. Pysäköityjä
polkupyöriä alueella oli 533 kpl, eli telineiden käyttöaste oli 199 %. Rautatieaseman välittömässä läheisyy-
dessä pysäköityjä polkupyöriä oli 339 kpl.

Vuoteen 2020 mennessä kapasiteetin on oltava miltei kaksinkertainen vuoden 2013 tasoon nähden, jolloin
Rautatieaseman välittömään läheisyyteen tarvitaan pysäköintipaikka noin 700 polkupyörälle. Maan pinnalle
sijoitettuna tuollainen määrä polkupyöriä voi hallita jo häiritsevästi kaupunkikuvaa. Tämän vuoksi polku-
pyörien pysäköintipaikkojen sijoittaminen maan alle on perusteltua toiminnallisista ja kaupunkikuvallisista
näkökulmista sekä myös pyöräpysäköinnin palvelutasotekijänä.



Kuva 25. Rautatieaseman pyöräpysäköinnin nykytilanne

Elielin aukion ratkaisut

Elielin aukiolle ja sen välittömään läheisyyteen pysäköidään nykyisin eniten polkupyöriä koko alueella (224 polkupyörää). Elielin ja postiaukion lisäksi radan länsipuolella pohjoisesta, lännestä ja etelästä saapuvien pyöräilijöiden on havaittu käyttävän Sanomatalon korttelin pyöräparkkeja.

Tilanteen hallitsemiseksi pyöräpysäköinnille pyritään hakemaan lisätilaa maan alta Elielin parkkihallista, jonne pyöräliikenteelle suunnitellun radan alittavan yhteyden toteutuessa on mahdollista järjestää luonte-
va yhteys nykyisen Kaisaniemen Puistoon johtavan alikulun kautta. Maanalainen pysäköinti palvelee ennen
kaikkea pitempiaikaista liityntäpysäköintiä. Yhteen autoparkkiruutuun mahtuu noin 8 – 20 polkupyörää
telinemallista riippuen, jolloin 25 henkilöauton tarvitsemaan tilaan voidaan sijoittaa 500 korkealaatuista
pyöräpaikkaa. Maanalaisen pyöräpysäköinnin yhteyteen on lisäksi mahdollista liittää erilaisia oheispalvelui-
ta ulkomaisen pyöräkeskus -ajattelun mukaisesti.

Aukion länsipuolella polkupyörille toteutetaan n. 150 telinepaikkaa Postitalon suuntaisesti. Samalla linja-autoliikenteen jättöpaikat siirretään Rautatieaseman puolelle, josta nykyinen pyöräpysäköinti poistetaan. Tällöin konfliktit pyöräilijöiden ja linja-autosta poistuvien välillä poistuvat kokonaan. Postitalon eteläpäätyyn sijoitetaan 120 paikkaa. Rautatieaseman pääsisäänkäynnin viereen sijoitetaan neljään parkkiruutuun pyörätelineitä. Telinepaikkoja saadaan tällä järjestelyllä 32 kpl. Telineiden käyttöä testataan ensin runkoluokituksen mahdollistavilla kausitelineillä (HSL:n malli / Cyclehoop -tyyppinen teline), jonka jälkeen voidaan tehdä pysyvämpiä ratkaisuja. Rautatieaseman lounaiskulman sisäänkäynnin viereiset telineet korvataan uusilla ja paikkatarjontaa lisätään kausitelineillä.

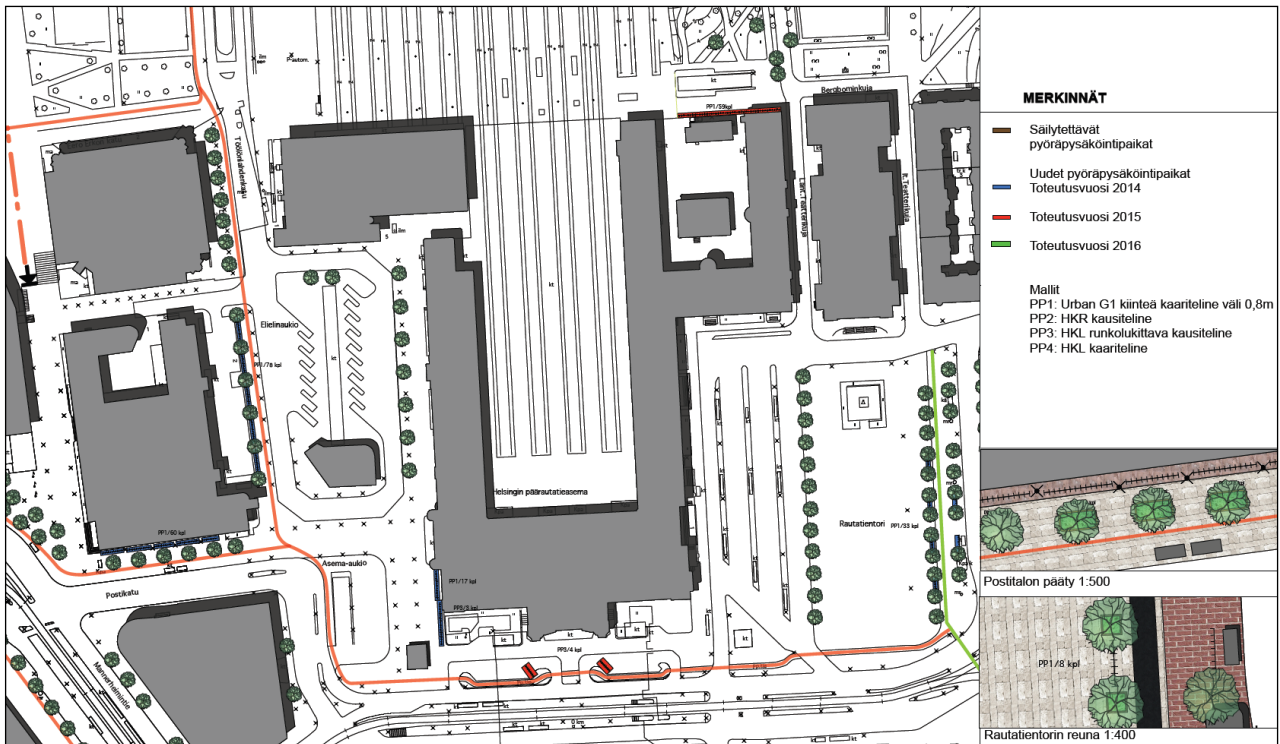
Rautatieaseman itäpuoli, Kaisankujan ratkaisut

Rautatieasemalle idästä päin saapuva pyöräliikenne käyttää paljon Kaisaniemen puiston läpi olevaa yhteyttä Kaisankujalle, samoin radan itäpuolella pohjoisesta saapuvat pyöräilijät. Kaisankujalla on 76 telinepaikkaa, joista 2/3 on katettuja. Nykyinen Kaisankujan pyörien pysäköintialue ei pysty vastaamaan kysyntään. Kaisankuja on paikkana hieman ”silmän varjossa” ja pyörät ovat paikassa alttiina ilkeille. Nykyisten telineiden sijainti on rautatieasemaan nähden hyvä.

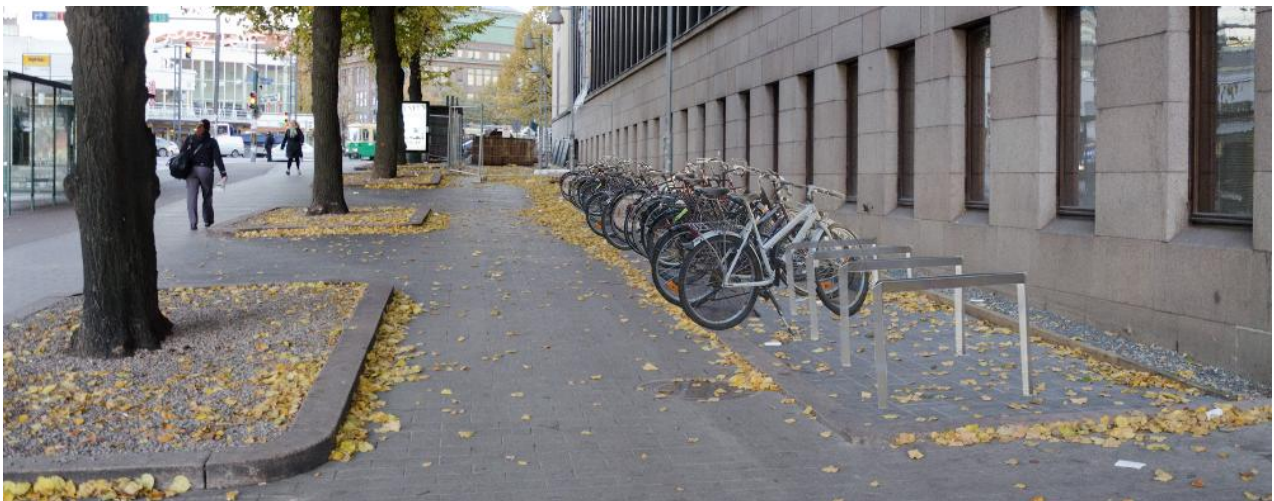
Kohteen kapasiteettia tulee lisätä. Kohteessa on syytä panostaa myös laatuun ja turvallisuuteen. Teline- ja katosmallit on syytä päivittää tuoteperheeseen kuuluviksi. Kaisaniemen puiston puolella sijaitseva kiinteä pyöräteline tulee poistaa pahoin vaurioituneena. Selvitettävänä asiana on myös viereisen VR:n toimistorakennuksen saneerauksen vaikutus ja hyödyntäminen pyöräpysäköinnin järjestelyjen kannalta.

Rautatientorin ratkaisut

Rautatientorin puolelta polkupyöriä on nykyisin pysäköitynä lähinnä Mikonkadun suuntaisen pyörätien varren telineisiin torin kaakkoiskulmalla (43 pyörää, 21 telinepaikkaa). Pysäköintipaikkaa käytetään todennäköisesti varsin vähän liityntäpysäköintiin. Todennäköisesti paikka palvelee läheisiä liiketiloja ja palveluja sekä myös Mikonkadun ruuhkaisen pysäköintipaikan reservinä pohjoisesta saapuville pyöräilijöille. Kulmuksen merkitys hieman kasvaa, kun pyöräilyn olosuhteet paranevat Kaisaniemenkadulla. Kohteen kapasiteettia tulee nostaa nykyisestä 21 telinepaikasta tavoitetilanteessa noin 100 paikkaan. Kohteen laadukkailla pyöräpysäköintiratkaisuilla voidaan vähentävää Ateneumin kohdalla olevan Mikonkadun ruuhkaista pyöräpysäköintialuetta. Rautatientorin linja-autoliikenteen pysäkkitarpeen selviytyessä on syytä tarkastella pyöräpysäköintipaikan lisäämistä lähemmäs Rautatieasemaa esimerkiksi nykyisen infosaarekkeen läheisyyteen.



Kuva 26. Rautatieaseman pyöräpysäköinnin kohdesuunnitelma (suunnitelma suuremmassa koossa liitteessä 4)



Kuva 27. Havainnekuva Postitalon eteläpäädyn uusista telineistä

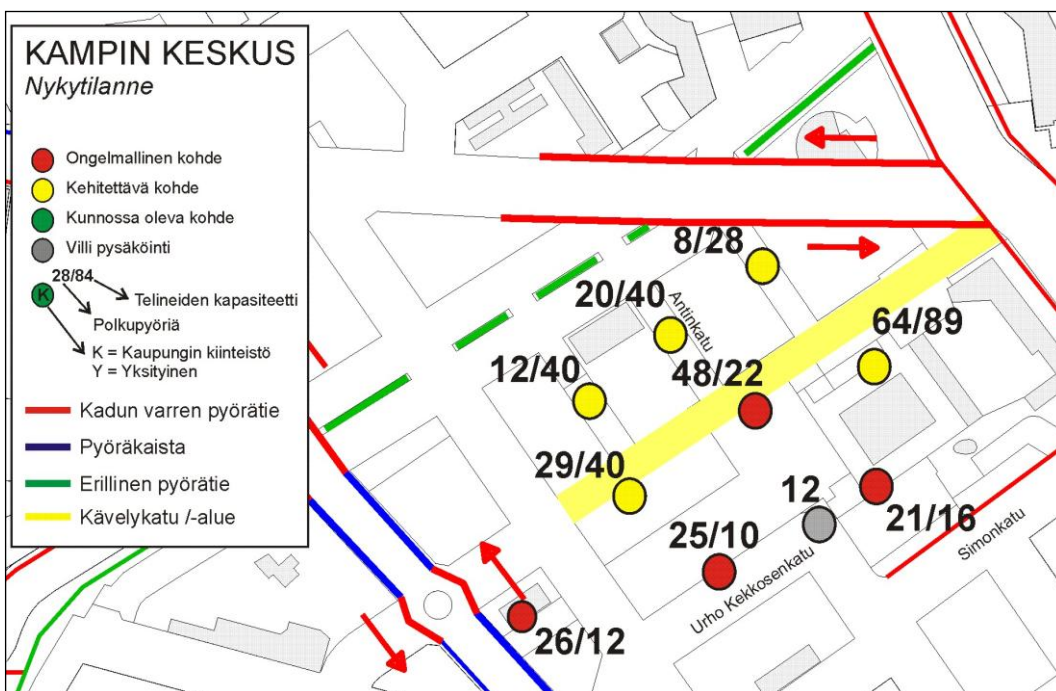
Rautatieasema on yksi tärkeimmistä, ellei tärkein pyöräliikenteen solmukohta Helsingissä. Elielin aukion puoli on jo nykyisin pahoin ruuhkautunut pyörästä. Vuonna 2020 Rautatieasemalla tarve pysäköitäville pyörille voi olla jo 700 - 800 pyörän luokkaa. Maanalaisen pysäköinnin hyödyntäminen kohteessa on pysäköintipolitiikan ja alueen toiminnallisuuden näkökulmien vuoksi tärkeää. Elielin parkkihalliin sijoitetaan jatkossa satoja pyöräpysäköintipaikkoja.

4.3.2. Kamppi

Kamppi on merkittävä läntisen liikenteen solmukohta. Pyöräliikenteen osalta Kampin keskus kerää liityntä-pysäköintiä miltei jokaisesta ilmansuunnasta. Kampin keskuksen pyöräliikenteen yhteydet sekä polkupyörien pysäköintipaikat on esitetty kuvassa 28. Kampin keskuksen kiinteistön välittömässä läheisyydessä sijaitsevien pyöräpysäköintipaikkojen määrä on kysyntään nähden jo nyt liian vähäinen. ”Villiä” pysäköintiä esiintyy eniten Urho Kekkosen kadun puolella sekä Salomonkadun kadun ja Antikadun risteystä lähellä olevan ruuhkautuneen pyöräpysäköintipaikan ympärillä.

Yhteensä Kampin keskuksen läheisyyteen oli toukokuun 2013 inventoinnin aikaan pysäköitynä 265 pyörää. Telineetarjonta vastaavasti alueella oli 257 paikkaa (103 % käyttöaste). Kampin alueella on tarjolla monenlaista telinemallia. Narinkkatorin telinekirjo on suuri johtuen eri mallien kokeilusta osana pyöräkeskuksen toimintaa. Salomonkadun varren telineet ovat runkolukituksen mahdollistavia kaarimalleja. Jaakon, Antin ja Olavinkadun pyöräpysäköinnin paikat ovat vanhempia runkolukituksen mahdollistavia Ovella:n telinemalleja. Olavinkadun parkki on lisäksi osittain katettu. Kampin metroaseman vieressä olevat 12 paikkaa ovat HSL:n tuoteperheen runkolukituksen mahdollistavia telinemalleja. Urho Kekkosen kadun ja Annanaukion telineet ovat renkaasta kiinnitettäviä perustelineitä.

Pyöräpysäköinnin kapasiteettia on lisättävä joka puolella Kampin keskusta. Pyöräpysäköinnin kehittämisen tarve on suurin kaikkien sisäänkäyntien kohdalla. Kampin keskukseen liittyvä pyöräpysäköinti on monimuotoista. Liityntäpysäköinnin lisäksi pysäköintipaikkoja käytetään työmatkoilla sekä ostos- ja asiointimatkoilla.



Kuva 28. Kampin keskuksen pyöräpysäköinnin nykytilanne

Periaatteessa Kampin eri puolilta löytyy riittävästi tilaa pyöräpysäköinnin kapasiteetin lisäämiseksi. Ongelmana on saada lisää sellaisia paikkoja, jotka sijaitsevat lähellä Kampin keskuksen sisäänkäyntejä. Jos polkupyörien pysäköintipaikat osoitetaan liian kauaksi (yli 30 m) sisäänkäynneistä, voivat ne suurella todennäköisyydellä jäädä käyttämättä. Kampin keskuksesta kauempana olevien pyöräparkkien viitoitukseen ja opastukseen panostetaan Salomonkadun kadulta.

Narinkkatorin koilliskulmaan Laiturin sisäänkäynnin viereen on suunnitelmissa sijoitettu kaupunkipyörien teline. Pisararadan pääaseman sisäänkäynti tulee sijaitsemaan Laiturin ja Lasipalatsin välisellä aukiolla. Narinkkatorilla sijaitseva pyöräkeskus lopetetaan nykyisellä paikallaan vuoden 2013 aikana. Pyöräkeskuksen viemä tila on jatkossa käytettävissä pyöräpysäköintipaikoiksi.



Kuva 29. Kampin keskuksen pyöräpysäköinnin suunnitelmakartta (suunnitelma suuremmassa koossa liitteessä 4)



Kuva 30. Salomonkadun varteen lisätään 44 uutta pyöräpysäköintipaikkaa

Kampin keskuksen läheisyyteen on pysäköity 265 pyörää telinetarjonnan ollessa 257. Tavoitetilassa telinapaikkoja tulisi olla lähes 500 polkupyörälle. Tärkeimmät kohteet Kampin keskuksessa ovat Narinkkatori ja Antikadun sisäänkäynnin kohta Salomonkadun kadulla. Narinkkatorin kapasiteettia nostetaan aluksi 166 pysäköintipaikkaan. Antikadun kohtaan Salomonkadulla lisätään 44 uutta pysäköintipaikkaa. Myös muiden Kampin keskuksen sisäänkäyntien läheisyyden pyöräpysäköinnin kapasiteettia ja laatua parannetaan. Pyöräpysäköinnin viitoitusta etenkin Salomonkadun kadulta parannetaan.

4.3.3. Sörnäisten metroasema

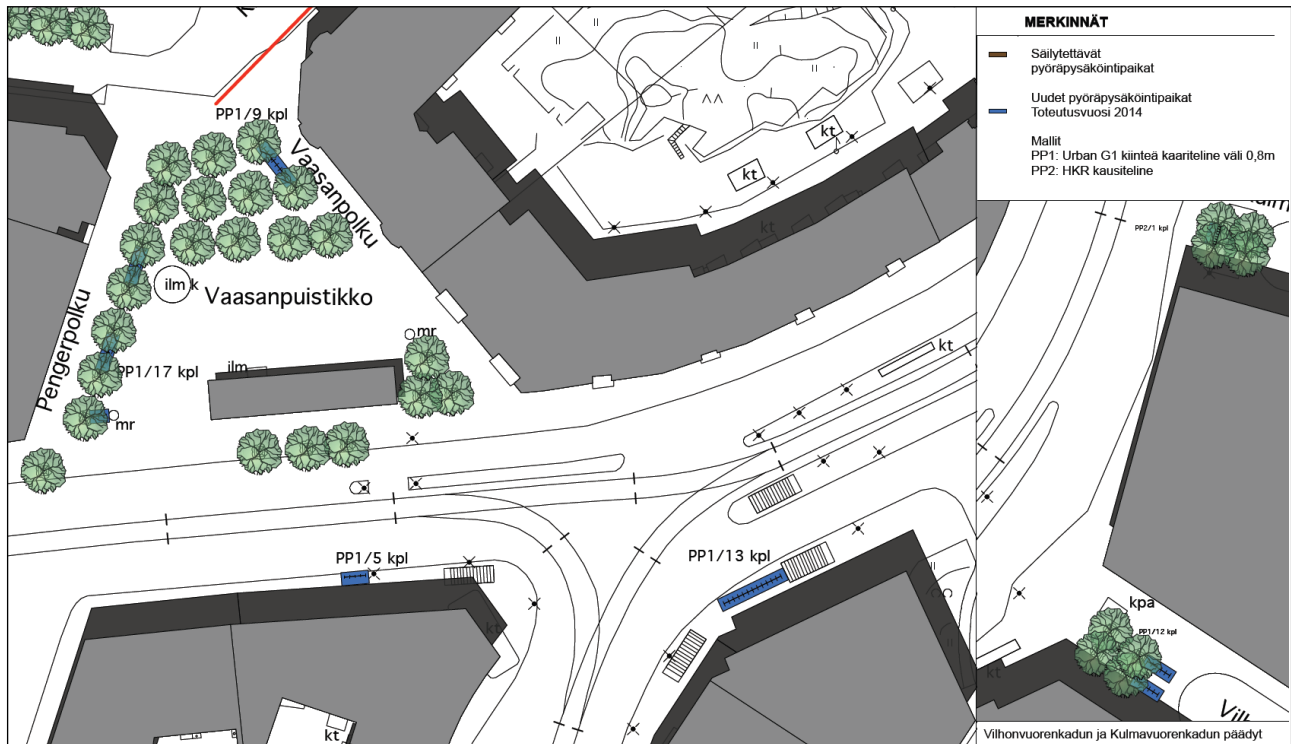
Sörnäisten metroaseman ympäristöineen sijaitsee tärkeässä liikenteellisessä solmukohdassa erityisesti Itä-Helsingin suuntaan. Metroaseman ympäristössä on havaittavissa pyörien liityntäpysäköintiä, mutta telinetarjontaa yleisillä alueilla ei pyörille ole. Tämän vuoksi pyörien kiinnittäminen kiinteisiin rakenteisiin on hyvin yleinen näky Sörnäisten metroaseman sisäänkäyntien lähistöllä. Eniten pyöriä on Vaasan aukiolla, jonne nykyiset pyörätiet ovat parhaat pohjoisen suunnasta. Hämeentien pyöräilyolosuhteiden parantuessa liityntäpysäköinti lisääntyy myös muiden metron sisäänkäyntien luona. Toistaiseksi se on aika vähäistä. Muualta alueelta lasketut (Hämeentie, Vilhonvuorenkatu, Kulmavuorenkatu) pyörät liittynevät osittain liityntäpysäköinnin ohella alueella asiointiin.



Kuvat 31. Sörnäisten metroaseman ympäristön pyöräpysäköinnin nykytilanne

Merkittävimmät muutokset kohteessa liittyvät pyöräilyverkon kehittämiseen. Helsinginkadun ja Hämeentien pyöräilyolosuhteiden parantuminen tulee ohjaamaan lisää pyöräliikennettä alueen läpi.

Sörnäisten metroalueen ympäristön pyöräpysäköintiä on kehitettävä pyörällä saavutettavien metrosisäänkäyntien yhteydessä. Lisäksi Vilhonvuoren ja Kulmavuorenkadun pyöräliikenteelle on tarjottava sekä liittytäväsäköintiä että asiointia varten pyöräpysäköintipaikkoja. Alueen pyöräpysäköinnin suunnitelma on esitetty kuvassa 32.



Kuva 32. Sörnäisten metroaseman ympäristön pyöräpysäköinnin suunnitelma



Kuva 33. Havainnekuva uusista telineistä Hämeentien metroaseman sisäänkäynnin vierestä

Sörnäisten metroasemalla ei ole yhtään pyörätelinepaikkaa. Eniten tarvetta on Vaasan aukiolla, jonne sijoitetaan paikkoja 40:lle polkupyörälle. Kohteessa sijoitetaan lisäksi kolme pienempää telinekeskittymää Hämeentielle, Vilhonvuorenkadulle sekä Kulmavuorenkadulle.

4.3.4. Linnanmäki

Linnanmäki sijaitsee Alppiharjun kaupunginosassa Tivolitien päässä. Linnanmäelle johtaa pyörätiet Tivolitietä pitkin. Toinen Linnanmäen sisäänkäynti on Helsinginkadun puolella, jossa sisäänkäynnille johtaa portaikko sekä puistopolkuja. Linnanmäen huvipuisto on avoinna huhtikuun lopulta lokakuun loppuun. Varsinainen sesonki on toukokuun puolesta välistä syyskuun alkuun, jolloin Linnanmäki on avoinna päivittäin. Huippupäivinä Linnanmäellä voi käydä jopa yli 30 000 kävijää eli noin 2 700 kävijää tuntia kohden.

Pyöräpysäköinti Linnanmäellä on sijoitettu nykyisin hyvin lähelle pääsisäänkäyntiä Tivolikujalla. Telineiden laatu on puutteellinen ja etenkin Tivolikujan kaltevalla pinnalla polkupyörät eivät tahdo pysyä pystyssä. Määrällisesti tarjonta on riittämätön sesonkihuippujen aikaan. Helsinginkadun puoleiselta sisäänkäynniltä pyöräpysäköintipaikat puuttuvat kokonaan.



Kuva 34. Linnanmäen pyöräpysäköinnin suunnitelma

Mitoitusohjeen mukaisesti Linnanmäellä tulisi olla jopa 270 - 1 100 pyöräpysäköinnin paikkaa. Nykyisin telinepaikkoja on tarjolla 80 polkupyörälle. Kapasiteettia on syytä kasvattaa huomattavasti. Pyörätelinepaikat ovat täynnä kesäisin koulujen lomakautena aurinkoisina lämpiminä päivinä ja polkupyöriä pysäköidään paljon myös telineiden ulkopuolelle. Linnanmäki ei huomioi omilla internet-sivuilla pyöräilyä lainkaan saapumisen muotona huvipuistoon ja suosittelee ainoastaan joukkoliikennevälineitä ruuhkien välttämiseksi ja päästöjen vähentämiseksi.

Suunnitelmassa lähdetään siitä, että molempien sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen osoitetaan riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja runkolukitusmahdollisuudella. Tivolikujalle tilaa ehdotetaan louhittavaksi nykyiseltä kallioalueelta 160 pyörälle. Tivolitiele lisätään runkolukituksen mahdollistavia telineitä 40 polkupyörälle. Alppipuiston sisäänkäynnin puolelle sijoitetaan kausitelineitä Linnanmäen sesongin ajaksi. Pyöräpysäköintipaikat viitoitetaan ja opastetaan hyvin maastossa sekä ennakkomateriaalissa, mm. Linnanmäen internet-sivuilla.

Linnanmäelle tarvitaan paljon lisää pyöräpysäköinnin tilaa lähelle huvipuiston sisäänkäyntejä. Suunnitelmassa kiinteitä runkolukituksen mahdollistavia pysäköintipaikkoja esitetään 200 pyörälle. Viitoitukseen ja opastukseen kiinnitetään erityistä huomiota.

5. KESKEISET KEHITTÄMISALUEET

Pyöräpysäköinnin kokonaisvaltainen kehittäminen vaatii nykyisten prosessien ja käytäntöjen selkeyttämistä. Seuraavassa esitetyt toimenpiteet koskevat kokonaisvaltaisesti pyöräpysäköintiin liittyvien prosessien (mm. suunnittelu, toteuttaminen, ylläpito), käytäntöjen, työkalujen ja menetelmien kehittämistä.

5.1. Vastuiden ja prosessien selkeyttäminen

Nykyisin pyöräilystä ja pyöräpysäköinnistä vastaavia henkilöitä on useassa eri organisaatiossa, mikä on hankaloittanut kokonaisvaltaista suunnittelua, yhteisten pelisääntöjen rakentumista sekä yleistä koordinaointia. Erityisesti KSV:n ja HKR:n välinen työnjako pyöräpysäköintiä koskevissa asioissa vaatii selkeyttämistä. Jatkossa pyöräpysäköinnin kehittämisen keskeiset tehtävät ja vastuut osoitetaan seuraavasti.

Kaupunkisuunnitteluvirasto (Ksv)

- pyöräpysäköintiä koskevien kaavamääräysten kehittäminen ja soveltaminen kaavoituksessa
- alueellisten ja kohdemaisten yleissuunnitelmien laatiminen
- pyöräpysäköintiä tukevan opastuksen suunnittelu katualueilla
- kausitelinesuunnitelmien laatiminen ja toiminnan organisointi (yhteistyössä: HKR)
- käyttöasteiden seuranta yleisillä alueilla liityntäpysäköintipaikat pois lukien

Rakennusvalvontavirasto (Rakvv)

- pyöräpysäköintiä koskevien rakennusjärjestyksen määräysten kehittäminen ja valvominen

Rakennusvirasto (HKR)

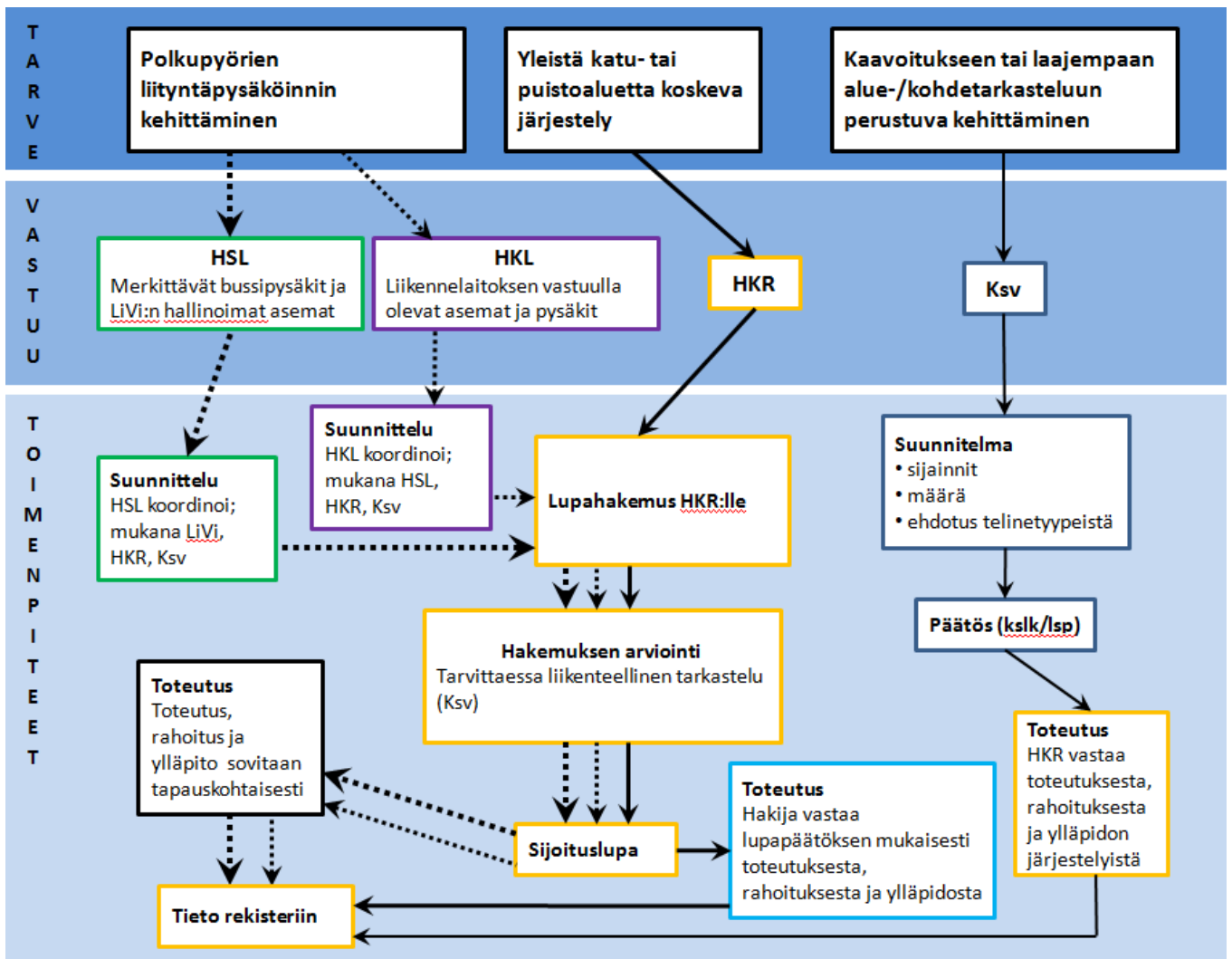
- pyöräpysäköintijärjestelyjen tekninen suunnittelu, toteutus ja resursointi
- telinemalliston kehittäminen
- pyörätelineitä koskevien sijoituslupien myöntäminen
- yläpidon tarvemääritys ja ohjelmointi sekä kunnan hallinta
- hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poistamisen suunnittelu ja organisointi
- telinerekisterin kehittäminen ja ylläpito

Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)

- polkupyörien liityntäpysäköintijärjestelyt liikennelaitoksen vastuulla olevilla asemilla ja pysäkeillä

Helsingin seudun liikenne (HSL)

- polkupyörien liityntäpysäköintijärjestelyt bussipysäkeillä ja liikenneviraston hallinnoimilla asemilla



Kuva 35. Pyöräpysäköinnin prosessien järjestelyt Helsingin kaupungissa

Pyöräpysäköinnin kehittämisen vastuunjakoja ja prosessipolkuja selkeytetään.

5.2. Pyöräpysäköinnin määräykset ja ohjeet

Pyöräpysäköintiä koskevia kaavamääräysohjeita ja rakennusjärjestyksen määräyksiä tarkennetaan ja täydennetään taulukon 3 mukaisesti. Määräyskokoelmassa esitetyt lukuja sovelletaan alueiden merkittävyysluokitusta (katso sivut 18-20) hyödyntäen.

Taulukko 3. Luonnos ohjeellisista kaavamääräyksistä

	Määräys
Asuinrakennukset	1 pyöräpaikka / 30 k-m ²
Liike-, toimisto- ja hallintorakennukset	0,3 pyöräpaikkaa / työntekijä
Koulut ja oppilaitokset	0,5 pyöräpaikkaa / oppilas (peruskoulut ja lukiot), 0,3 pyöräpaikkaa / oppilas (muut oppilaitokset)
Kaupat ja kauppakeskukset	2 pyöräpaikkaa / 100 k-m ²
Urheilu- ja liikuntapaikat	0,3 pyöräpaikkaa / päivittäinen kävijä 0,3 pyöräpaikkaa / katsoja
Kokoontumistilat (kirjastot, museot, konserttitalit, elokuvateatterit ja teatterit)	0,15 pyöräpaikkaa / istumapaikka 0,3 pyöräpaikkaa / työntekijä
Kahvilat ja ravintolat	1 pyöräpaikka / 8 – 15 asiakaspaikkaa 0,3 pyöräpaikkaa / työntekijä
Teollisuuslaitos	0,2 pyöräpaikkaa / työntekijä

Määräyskokoelmassa esitettyjen pyöräpaikkojen tiukempia rajoja on syytä käyttää etenkin alueilla, jotka on määritelty pyöräpysäköinnin kannalta merkittäviksi. Muutenkin kohteen sijainti ja luonne on syytä huomioida pyöräpysäköintiä koskevista määräyksistä päätettäessä.

Nykyisin käytössä olevat HKR:n ja HKL:n kalusteperheet yhdistetään ja niitä täydennetään seuraavilla telinelemalleilla:

- runkolukituksen mahdollistava, jälkiasennettava kaaritelinemalli
- laadukas, runkolukituksen mahdollistava kausitelinemalli
- autojen pysäköintipaikoille sijoitettava kausitelinemalli
- tavarapyörät huomioiva pyöräpysäköintipaikka

Lisäksi kokeillaan uusia telinelemalleja ja pyöräpysäköinnin ratkaisuja suunnitelmallisesti. Kaupunki ottaa asiointikohteiden pyöräpysäköinnin järjestelyissä katualueelle aktiivisen roolin. Tyyppiratkaisujen toimivuutta testataan ja pilotoidaan Helsinginkadun kohteissa.

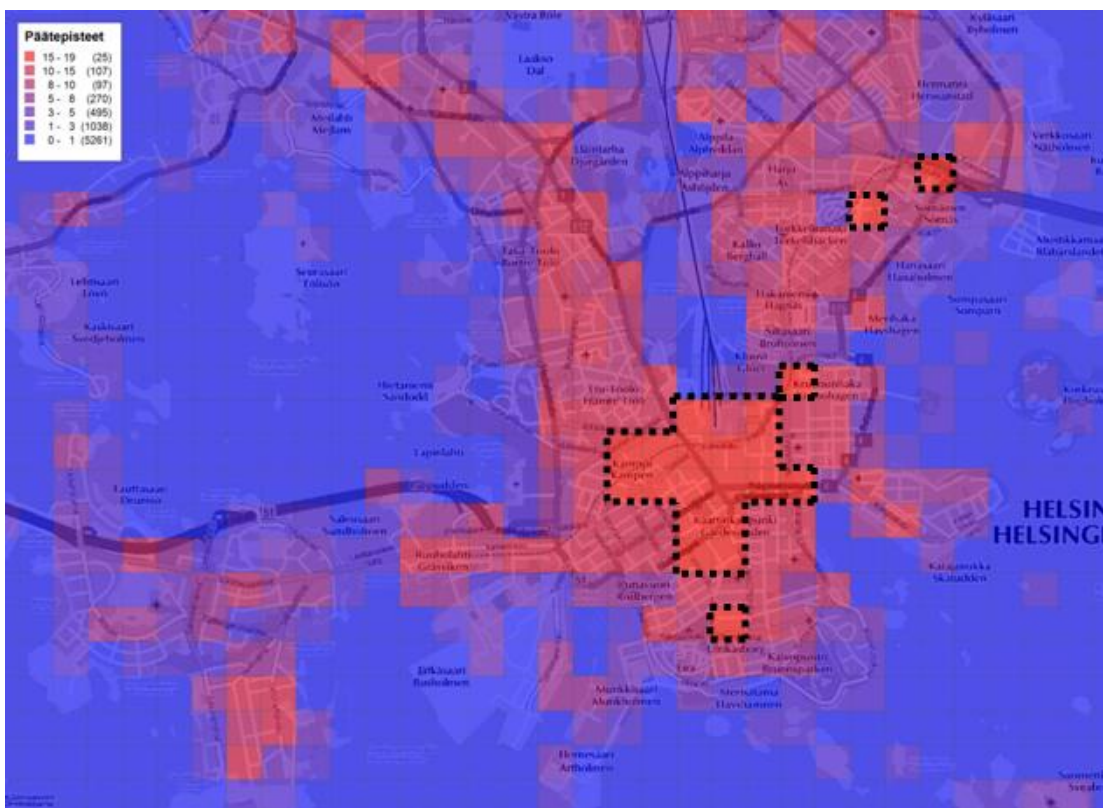
Pyöräpysäköintiä koskevia kaavamääräysohjeita ja rakennusjärjestyksen määräyksiä laajennetaan kattamaan asuin- ja toimistorakennusten lisäksi muut pyöräpysäköinnin kannalta merkittävät kohteet. Määräysten kehittämissä otetaan huomioon pyöräpysäköinnin määrällisten vaatimusten lisäksi laadulliset vaatimukset käsittäen pyöräpysäköinnin esteettömän saavutettavuuden ja helppokäyttöisyyden. Käytössä olevat HKR:n ja HKL:n kalusteperheet yhdistetään ja täydennetään kattavaksi kokonaisuudeksi.

5.3 Hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poisto

Polkupyörien pysäköintipaikkojen yleisestä järjestystä ja kapasiteetista huolehtiminen edellyttää järjestelmällisiä toimia hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poistamiseksi. Telineisiin jätettyjen polkupyörien poistaminen talven kynnyksellä on tarpeen myös talvihoidon helpottamiseksi.

Hylättyjen polkupyörien merkitsemisen sekä sitä seuraavat poistot tehdään tärkeimmiltä yleisten alueiden pyöräpysäköintialueilta 3 kertaa vuodessa (kevät, elokuun alku, lokakuu). Tärkeimmät alueet on määritelty paikkatietotarkastelua hyödyntäen (kuva 39). Muilta yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikoilta merkitseminen ja poisto tehdään kaksi kertaa vuodessa kevään korvilla ja toisen kerran syksyllä. Romupyörät poistetaan kerran kuukaudessa tärkeimmiltä paikoilta. Muualta yleisiltä alueilta romupyörät kerätään kaksi kertaa vuodessa.

Polkupyörien merkitsemisen voi joidenkin alueiden osalta hankkia myös ulkopuoliselta toimijalta. Esimerkiksi Helsingin kaupungin sosiaali- ja terveystieteiden Uusix -polkupyöräverstaan kanssa voisi tehdä sopimuksen merkitsemisestä verstaan lähialueilla (Vallila, Kallio, Alppiharju, Kumpula, Itä-Pasila, Arabia, Anna-la). Verstaan toimintaan kuuluu jo nykyisin lahjoitettujen pyörien haku ja kunnostus. Lisäksi osa verstaalla kunnostettavista pyöristä tulee nykyisinkin rakennusvirastolta.



Kuva 36. Hylättyjen ja romupyörien merkitsemisen ja poistojen tärkeimmät alueet Helsingin keskustassa

Polkupyörien pysäköintipaikkojen yleisen järjestyksen ja kapasiteetin turvaamiseksi tehostetaan hylättyjen polkupyörien ja romupyörien poistamista ja työn organisointia. Tarvittavat resurssit osoitetaan HKR:n alaisuuteen tai hankitaan ulkopuolisena palveluna.

5.4 Pyöräpysäköintialueiden kunnossapito ja talvihoito

Pyöräpysäköinnin olosuhteiden ja ympärivuotisuuden edistäminen vaatii nykyistä enemmän huomiota. Käsityötä vaativien kohteiden talvihoito, kuten myös rikkoutuneiden pysäköintipaikkojen korjaaminen priorisoidaan nykyistä korkeammalle ja niiden suorittamiseen varataan tarvittavat resurssit. Kunnossapidon vastuut määrittellään yksiselitteisesti. Lähtökohtaisesti kaupunki vastaa omien telineidensä ylläpidosta, vaikka ne sijaitsisivat kiinteistön hoitoalueella.

Yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikoille tulee määrittää palvelutasomääritystä vastaava talvihoidon taso. Maanalaisen pysäköinnin edistäminen, säältä suojattujen pyöräparkkien käyttö ja katulämmitteisten alueiden hyödyntäminen vähentää kunnossapidon tarvetta.

Talvihoito ja rikkoutuneiden pysäköintipaikkojen korjaaminen priorisoidaan nykyistä korkeammalle ja niiden suorittamiseen varataan tarvittavat resurssit. Yleisten alueiden pyöräpysäköintipaikoille määritetään laatuluokitusta vastaava talvihoidon taso.

5.5 Omaisuuden hallinta

Vastuiden selventäminen kaupungin sisällä helpottaa rekisteritietojen pitämistä ajan tasalla. Nykyisiin rekisteritietoihin on syytä lisätä mm. määrä-, malli- ja kuntotiedot. Tietolajien tulee olla mahdollisimman pitkälle yhtenevät HSL:n syksyllä 2013 valmistuvan rekisterin kanssa.

Rekisteritietojen ylläpitämiseksi on syytä kehittää helppokäyttöinen puhelinsovellus, joka toimii yleisimmillä älypuhelimilla. Olemassa olevaan rekisteriin (esim. Ylre) luetaan tarvittava tieto rajapinnan yli pyöräpysäköinnin käsittävistä tietokannasta. Sovellus auttaa nykyisten telineiden inventoinnissa sekä mahdollistaa tiedon päivityksen eri käyttäjäprofiilien avulla (pääkäyttäjä, urakoitsijat, kaupunkilaiset).



Kuva 37. Periaatekuva älypuhelimien käytöstä pyöräpysäköinnin paikkojen inventointiin ja tietojen ylläpitoon

Telinerekisterin tietolajeja tarkennetaan, täydennetään ja synkronisoidaan HSL:n valmistuvan rekisterin kanssa. Vastuutaho rekisterin päivittämisessä on HKR. Inventointien ja rekisteripäivitysten helpottamiseksi harkitaan teknologisten sovellusten hyödyntämistä.

5.6 Pyöräpysäköinnin kehittäminen yleisten alueiden ulkopuolella

Kiinteistöjen puutteelliset pyöräpysäköintijärjestelyt näkyvät yleensä ensimmäisenä pyörien ”villinä” pysäköintinä kiinteistöjen pihilla sekä läheisillä yleisillä alueilla. Pyöräpysäköinnin alueellisten yleissuunnitelmien yhteydessä selvitetään näitä kohteita ja osoitetaan kaupungin mahdollisuudet järjestää keskitetysti pysäköintipaikkoja. Kyseeseen tulee etenkin tiheään rakennettujen alueiden kadut, joiden varrella kiinteistöissä on asiointipysäköinnille tarvetta ja kiinteistön alueella lähellä sisäänkäyntiä ei ole tilaa pyöräpysäköinnin järjestelyille. Tässä työssä laadittu alueiden paikkatietotarkastelu lähtö- ja päätepisteiden pyöräpysäköinnin merkittävydestä toimii hyvänä välineenä kriittisimpiä alueita kartoitettaessa.

Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittämiseksi tarvitaan kiinteistöille suunnattu ohje pyöräpysäköinnin järjestelyistä pihilla ja rakennuksissa. Kaupunki voi siten kannustaa kiinteistöjen omistajia parantamaan pyöräpysäköinnin järjestelyjä etenkin asuinrakennusten ja työpaikkojen osalta, joiden pyöräpysäköintijärjestelyillä on suuri merkitys pyöräilyn edistämisessä.

Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittämiseksi tarvitaan kiinteistöille suunnattu ohje pyöräpysäköinnin järjestelyistä pihilla ja rakennuksissa. Kaupunki selvittää mahdollisuuksia keskitettyjen polkupyörien pysäköintiratkaisujen järjestämiselle.

5.7 Pysäköintilaitosten hyödyntäminen pyöräpysäköinnissä

Maan alle sijoitettu pyöräpysäköinti säästää maan päällistä tilaa ja soveltuu ympärivuotiseen käyttöön ilman erillistä talvihoitoa. Turvallinen ja säältä suojassa oleva pysäköintimahdollisuus lisänee pyöräilyn määrää etenkin talviaikaan.

Nykyisten yleisten parkkihallien hyödyntäminen pyöräpysäköinnin tarpeisiin vaatii yhteistä tahtotilaa sekä sopimista mahdollisista muutostöistä aiheutuvien kustannusten jakamisesta. Yleisten maksullisten parkkihallien operaattoreiden tulee saada vähintäänkin saman verran tuloa pyörien pysäköinnistä kuin auto-pysäköinnistä. Kaupunki voi tarvittaessa osallistua kustannusten kattamiseen.

Kiinteistökohtaisten parkkihallien käyttöönotto pyöräpysäköintiin on helpompaa, sillä pyöräilijät pääsevät paremmin vaikuttamaan osakkeenomistajina parkkihallin käyttöön. Pyörien pysäköinti onkin mahdollista ja jopa paikoin yleistä kiinteistöosakeyhtiöiden parkkihalleissa.

Tärkeää on joka tapauksessa, että Helsingin kaupunki ottaa jatkossa aktiivisen roolin maanalaisen pyöräpysäköinnin mahdollisuuksien selvittämisessä ja toteuttamisessa. Olemassa oleviin parkkihalleihin voidaan vaikuttaa korjausinvestointikohteissa rakennuslupakäytännön kautta. Saneerattaviin kohteisiin edellytetään jatkossa pyöräpysäköinnin huomattavasti parempaa huomioimista suunnittelussa.

Kaupunki ottaa aktiivisen roolin maanalaisen pyöräpysäköinnin kehittämisessä. Nykyiset maanalaisen pysäköinnin kohteet kartoitetaan ja korjausinvestointikohteissa vaikutetaan rakennusvalvonnan keinoin parkkihallien pyöräpysäköinnin parempaan tarjontaan. Uusia parkkihalleja ei jatkossa suunnitella ilman pyöräpysäköinnin järjestelyjen tarkasteluja.

5.8 Liityntäpysäköinnin järjestelyt

HSL:n liityntäpysäköinnin suunnitteluohjeessa ja strategiassa on esitetty arviointimenetelmä polkupyörien liityntäpysäköintitarpeen määrittämiseksi. Arviointimenetelmään on syytä tehdä tarkistuksia etenkin liikenteen solmukohdissa sijaitsevien asemien osalta. Esimerkiksi Rautatieasemalle ja Pasilan asemalle esitetty 500 polkupyöräpaikan määrä ei ole riittävä vuoden 2020 tilanteessa. Rautatieaseman osalta nykytilanteen inventointien perusteella päädyttiin 700 pyöräpaikkaan tavoitetilanteessa vuonna 2020. Määrään päästään kaavalla:

$$\text{Mitoitusmäärä 2020} = 0,256 \times (0,1 \times \text{matkustajamäärä/vrk} \times 0,30)$$

Taulukossa 4 on eri kaavoilla laskettuna esitetty pyöräpysäköinnin paikkatarve yhdeksällä asemalla. Taulukko osoittaa, että polkupyörille esitettävä paikkatarve vaihtelee merkittävästi laskutavasta riippuen. Erityisesti suurten joukko liikenteen hankkeiden yhteydessä (esim. Pissarakata) pyöräpysäköinnin määriä on syytä tarkastella tapauskohtaisesti nykytilan inventointituloksiin peilaten.

Taulukko 4. Helsingin esimerkkiasemien pyöräpysäköinnin määrät eri lähteistä / tavoilla määriteltynä

Asema	Nousumäärä	ppp 2011	ppp 2020	Kööpenhamina	Lontoo*	Mukailtu**	Kaavalla
Lauttasaari (tuleva metroasema)	26 600	0	170	2 660	177	800	200
Itäkeskus	55 800	220	270	5 580	372	1 700	428
Ruoholahti	33 300	80	230	3 330	222	1 000	253
Pasila	50 000	114	500	5 000	333	1 500	384
Rautatieasema	91 000	163	500	9 100	607	2 700	700
Pasila	100 000	-	-	10 000	667	3 000	768
Töölö (tuleva Pissara-asema)	16 000	-	-	1 600	107	480	123
Keskustan asema	43 000	-	-	4 300	287	1 290	330
Hakaniemen asema	79 000	-	-	7 900	527	2 370	607

* Käytetty 1 paikka 150 matkustajaa kohden mitoituslukua

** Kööpenhaminan normin mukainen määrä kerrottu Helsingin ja Kööpenhaminan pyöräilyn tavoiteprosentin suhteella 0,3

ppp 2011 = polkupyörien pysäköinnin paikkamäärä v. 2011 HKL:n suunnitelman mukaisesti

ppp 2020 = polkupyörien pysäköinnin paikkamäärä v. 2020 HKL:n suunnitelman mukaisesti

Liityntäpysäköintiä koskevissa hankkeissa pyöräpysäköinnin riittävä tarjonta varmistetaan tarkastelemla mitoitusta tapauskohtaisesti. Eri laskentamenetelmillä saatuja arvoja peilataan pyöräpysäköinnin nykytilan inventointituloksiin

5.9 Pyörävarkauksien ja ilkivallan estäminen

Pyörävarkaudet ja polkupyöriin sekä pyörätelineisiin kohdistuva ilkivalta haittaavat pyöräilyn edistämistä. Varkaudet ja ilkivalta voivat olla ratkaiseva syy olla käyttämättä polkupyörää. Tämän vuoksi ongelmiin on suhtauduttava vakavasti ja niiden estämiseksi ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin.

Pyörävarkauksien ja ilkivallan torjumiseksi riskien minimointi on nostettava kiinteäksi osaksi pyöräpysäköinnin suunnittelua. Lähtökohta on, että pyöräpysäköintipaikat sijoittuvat lähelle keskeisiä kulkureittejä, missä sosiaalinen valvonta toimii. Pyörätelineiden valinnassa tulee suosia malleja, jotka mahdollistavat tarkoituksenmukaisen lukitsemisen. Tietyissä kohteissa voidaan käyttää lukittuja tiloja tai erityisiä pyöräkaappeja. Turvallisuutta voidaan lisäksi parantaa valaistusta tehostamalla, videovalvonnalla tai sijoittamalla pyöräparkki vartioidulle alueelle.

Polkupyöriin kohdistuvia varkauksia voidaan ulkomaisten esimerkkien pohjalta ennaltaehkäistä myös tiedottamisella ja erilaisilla kampanjoilla. Tutkimukset osoittavat, että suuri osa varastetuista polkupyöristä on lukittu huonolla lukolla. Esimerkiksi Englantilainen Bikeoff.org on kampanjoinut näyttävästi hyvistä pyörälukitustekniikoista ja yleisimmistä polkupyörän varastamiseen johtavista tekniikoista. Belgiassa Leuvenin kaupungissa onnistuttiin vähentämään pyörävarkauksien määrää ”Lock it or lose it” -kampanjalla.

Varkauksien ja ilkivallan riskien minimointi nostetaan kiinteäksi osaksi pyöräpysäköinnin suunnittelua ja kampanjointia.

5.10 Kausihuiput ja tapahtumat

Pyöräilyn kausivaihtelu on Helsingissä suurta. Pyöräpysäköinnin kannalta tietyt kohteet ruuhkautuvat etenkin kesäkuukausina. Näitä kohteita ovat mm. suositut uimarannat, uimalat, lauttaliikenteen terminaalit, puistot ja torit. Nämä kohteet tulee inventoida ja huomioida kausitelinesuunnitelmissa. Helsingissä tarvitaan lisää laadukkaita, runkolukituksen mahdollistavia kausitelineitä.

Toistuvien urheilutapahtumien pyöräpysäköinti on myös vähitellen osoittautunut haasteelliseksi. Etenkin kesäisin esimerkiksi HJK:n ja jalkapallomaajoukkueen ottelut keräävät paljon polkupyöriä Töölöön pallokentän ja olympiastadionin lähistölle. Väliaikaisten paikkojen osoittaminen ottelujen ajaksi on syytä ohjeistaa ja käydä läpi järjestäjien kanssa.

Pyöräilyn suosion kasvaessa tapahtumat eri puolilla Helsinkiä keräävät koko ajan enemmän pysäköityjä polkupyöriä. On yleistä, että tapahtumiin pyydetään telineitä lainaksi, mutta kaupungilla ei ole toistaiseksi tarpeeksi tarkoitukseen sopivia telineitä. Jatkoa ajatellen on linjattava, kuinka tapahtumien pyöräpysäköintijärjestelyt ratkaistaan ja mikä kaupungin rooli niissä on.

Kausihuippuihin varaudutaan kausitelinesuunnitelmilla ja suunnittelemalla tapahtumien pyöräpysäköinnin järjestelyitä järjestäjien kanssa entistä paremmin. Valmistellaan linjaukset, kuinka tapahtumien pyöräpysäköintijärjestelyt ratkaistaan ja mikä kaupungin rooli niissä on.



Kuva 38. Pysäköityjä polkupyöriä Sonerastadionilla- ja uimastadionilla

6. Kehittämisohjelma 2014-2018

Vuoteen 2018 ulottuvaan polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelmaan on koottu lähivuosien pyöräpysäköinnin toteutuskohteet sekä muut keskeiset toimenpiteet. Ohjelman sisältämät investoinnit kattavat seuraavien suunnitelmien toteuttamisen:

- Rautatieaseman kohdesuunnitelma
- Kampin keskuksen kohdesuunnitelma
- Sörnäisten metroaseman kohdesuunnitelma
- Linnanmäen kohdesuunnitelma
- Kävelykeskustan alueellinen yleissuunnitelma
- Kallio-Alppiharjun alueellinen yleissuunnitelma
- Kaksi toistaiseksi määrittelemätöntä alueellista yleissuunnitelmaa

Investointiohjelmassa ei ole huomioitu yllä mainittujen suunnitelmien ulkopuolelle jääviä kohteita. Myöskään HKL:n suunnitteleminen polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen toteutuskustannuksia ei ole sisällytetty investointiohjelmaan.

Polkupyörien pysäköinnin kehittämisohjelman kokonaisbudjetti vuosille 2014 - 2018 on yhteensä 1,7 M€ ja se jakaantuu vuosittain seuraavasti:

- **Vuosi 2014: 240 000 €, josta**
 - investointien osuus 180 000 €
 - muiden kehittämistoimien osuus 60 000 €
- **Vuosi 2015: 300 000 €, josta**
 - investointien osuus 180 000 €
 - muiden kehittämistoimien osuus 120 000 €
- **Vuosi 2016: 360 000 €**
 - investointien osuus 200 000 €
 - muiden kehittämistoimien osuus 160 000 €
- **Vuosi 2017: 380 000 €**
 - investointien osuus 200 000 €
 - muiden kehittämistoimien osuus 200 000 €
- **Vuosi 2018: 320 000 €**
 - investointien osuus 200 000 €
 - muiden kehittämistoimien osuus 200 000 €

Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmin kehittämisohjelman toimenpiteiden ja kustannuksien jakautumista vuosittain.

6.1. Investoinnit

Investoinneissa on esitetty telineiden, katosten ja laitteiden hankintahinnat ilman jatkosuunnittelun, opasteiden ja valaisimien asennustöiden sekä materiaalien kustannuksia. Ulkomaisten telineiden rahtikustannukset myös puuttuvat luvuista. Pyörätelineiden asennuskustannuksia arvioitaessa on käytetty pienten, helppojen välineiden asennuksissa kustannuksille kerrointa 1,5. Hankalimmissa tai isoissa kohteissa kerroin on vaihdellut 2,0 ja 2,5 välillä. Taulukossa 5 on esitetty investoinnit kohteittain vuosille 2014 – 2018.

Taulukko 5. Pyöräpysäköinnin investointiohjelma vuosille 2014 - 2018

No:	Investointikohde	2014	2015	2016	2017	2018
1.	Rautatieasema	85 000 €	130 000 €	-	-	-
2.	Kampin keskus	45 000 €	-	140 000 €	20 000 €	-
3.	Sörnäinen, metroasema	15 000 €	-	-	-	-
4.	Linnanmäki	-	-	-	50 000 €	-
5.	Kävelykeskusta	20 000 €	20 000 €	20 000 €	30 000 €	-
6.	Kallio-Alppiharju	15 000 €	30 000 €	-	-	-
7.	Myöhemmin suunniteltavat kohteet	-	-	40 000 €	100 000 €	200 000 €
	YHTEENSÄ	180 000 €	180 000 €	200 000 €	200 000 €	200 000 €

2014 investoinnit

Rautatieasema

Aseman lounaispäädyssä sijaitsevat nykyiset pyörätelineet korvataan uusilla telineillä (n.80 pyöräpaikkaa). Elielinaukion länsipuolelle sijoitetaan uudet telinepaikat n. 150 polkupyörälle. Linja-autojen jättöpysäkit siirretään aukion itäpuolelle, josta olemassa oleva pyöräpysäköinti samalla poistetaan. Rautatien itäreunalle sijoitetaan uudet pyörätelineet 66 polkupyörälle. Lisäksi Postikadun pohjoisreunaan sijoitetaan uudet pyörätelineet 120 polkupyörälle.

Vastuu: HKR

Kampin keskus

Kampin kauppakeskuksen ympäristössä uusia pyörätelineitä sijoitetaan Narinkkatorille (166 pyöräpaikkaa) sekä kauppakeskuksen pääsisäänkäyntien yhteyteen Salomonkadulle (44 pyöräpaikkaa) ja Annankadulle (16 pyöräpaikkaa).

Vastuu: HKR

Sörnäisten asema

Vaasanaukiolle sijoitetaan pyörätelineet 52 polkupyörälle. Uusia pyörätelineitä toteutetaan lisäksi Helsinginkadun eteläreunalle (10 pyöräpaikkaa), Hämeentielle (26 pyöräpaikkaa) ja Vilhonvuorenkadun päähän (24 pyöräpaikkaa).

Vastuu: HKR

Kävelykeskusta

Kävelykeskustan alueella toteutetaan Mannerheimintien länsipuolen pyöräpysäköintipaikkojen uusiminen ja lisärakentaminen. Muita kohteita toteutetaan alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella.

Vastuu: HKR, Ksv

Kallio-Alppiharju

Kadunvarren pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella.

Vastuu: HKR, Ksv

2015 investoinnit

Rautatieasema

Kaisankujan katetut pyörätelineet uusitaan ja kapasiteettia lisätään. Vastuu: HKR

Kävelykeskusta

Pyöräpysäköintiä kehitetään alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella. Vastuu: HKR, Ksv

Kallio-Alppiharju

Kadunvarren pyöräpysäköintipaikkoja toteutetaan alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella. Vastuu: HKR, Ksv

2016 investoinnit

Kampin keskus

Pyörätelineitä lisätään Jaakonkadulla (14 pyöräpaikkaa), Antinkadulla (22 pyöräpaikkaa) ja Olavinkadulla (22 pyöräpaikkaa). Kampin metroaseman pyöräpysäköinnin kapasiteettia nostetaan 70 pyöräpaikalla sijoittamalla uusia telineitä asemarakennuksen viereen. Vastuu: HKR

Kävelykeskusta

Pyöräpysäköintiä kehitetään alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella. Vastuu: HKR, Ksv

Tuleviin pyöräpysäköinnin alueellisiin yleissuunnitelmiin pohjautuvat investoinnit

Vastuu: HKR, Ksv

2017 investoinnit

Kampin keskus

Toteutetaan pyörätelineet Urho Kekkosen kadulle (30 pyöräpaikkaa), Annan aukiolle (26 pyöräpaikkaa) ja Paasikivenaukiolle (28 pyöräpaikkaa). Vastuu: HKR

Kävelykeskusta

Pyöräpysäköintiä kehitetään alueen yleissuunnitelmaan pohjautuvan tarkemman suunnittelun perusteella. Vastuu: HKR, Ksv

Linnanmäki

Linnanmäen pysäköintihallin valmistumisen myötä toteutetaan uudet pyöräpysäköintijärjestelyt (200 pyöräpaikkaa) pääsisääkäynnin yhteyteen. Vastuu: HRK, Ksv

Tuleviin pyöräpysäköinnin alueellisiin yleissuunnitelmiin pohjautuvat investoinnit

Vastuu: HKR, Ksv

2018 investoinnit

Tuleviin pyöräpysäköinnin alueellisiin yleissuunnitelmiin pohjautuvat investoinnit

Vastuu: HKR, Ksv

6.2. Pyöräpysäköinnin muut kehittämistoimenpiteet

Polkupyörien pysäköinnin kehittäminen vaatii paljon muutakin kuin telinepaikkojen rakentamista ja sijoittelua. Koko ohjelmakaudella mm. pyöräpysäköinnin suunnittelu, telineiden ylläpidon toimet ja hylättyjen polkupyörien poisto vaativat jatkuvasti erillisiä resursseja.

Taulukko 6. Pyöräpysäköinnin muut kehittämistoimenpiteet ja niiden kustannukset vuosina 2014 - 2018

No:	Kehittämistoimenpide	2014	2015	2016	2017	2018
1.	Suunnittelu ja asiantuntijapalvelut	20 000 €	50 000 €	70 000 €	100 000 €	100 000 €
2.	Telineiden ylläpito (korjaus, kesä- ja talvihoito)	20 000 €	30 000 €	40 000 €	50 000 €	50 000 €
3.	Hylättyjen polkupyörien poisto	20 000 €	40 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €
	YHTEENSÄ	60 000 €	120 000 €	160 000 €	200 000 €	200 000 €

Vuonna 2014 asiantuntijapalvelujen ohjelmaan kuuluvat mm. pyöräpysäköinnin määräyksien hyväksyminen ja käyttö, tuoteperheiden yhdistäminen ja täydennys, pyöräpysäköinnin vastuiden selvitys ja resursijako sekä omaisuuden hallinnan kehittäminen (inventoinnit, rekisterin päivitys, kehittäminen). Pyöräpysäköinnin suunnittelua jatketaan alueellisten yleissuunnitelmien ja tarkempien kohdesuunnitelmien osalta. Myös kausitelinesuunnitelman tekeminen ja toiminnan ohjelmointi kuuluvat vuoden ohjelmaan. Hylättyjen polkupyörien järjestelmällinen poistaminen organisoidaan järjestelmälliseksi toiminnaksi, jonka kehittämistä jatketaan seuraavien vuosien aikana.

Vuonna 2015 asiantuntijapalveluja tarvitaan ”lock it or lose it” -tyyppisiin kampanjoihin turvallisen pyöräpysäköinnin edistämiseksi sekä kiinteistöjen pyöräpysäköinnin kehittämiseen tähtäävään kampanjaan. Suunnittelussa maanalaisen pyöräpysäköinnin kartoittaminen ja kehittäminen sekä alueellisten yleissuunnitelmien ja kohdesuunnitelmien tekeminen kuuluvat vuoden 2015 ohjelmaan.

Vuodesta 2016 lähtien pyöräpysäköinnin suunnittelun, kehittämisen ja ylläpidon laajuus ja käytännöt alkavat vakiintua. Pyöräpysäköinnin muiden kehittämistoimenpiteiden tavoitteellinen budjetti vuodesta 2017 alkaen on n. 200 000 €/vuosi.



Polkupyörien pysäköinnin
kehittämissuunnitelma 2014 - 2018

LIITTEET



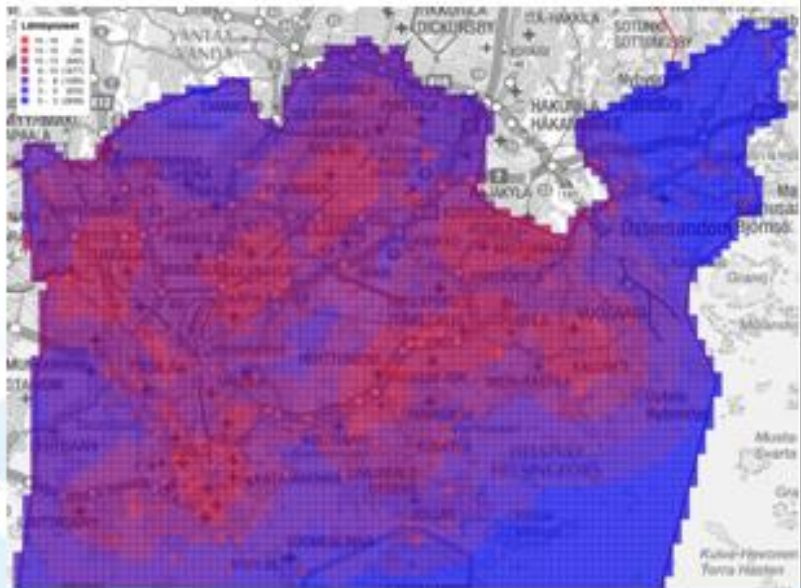
LIITTEET

- Liite 1: Paikkatietotarkastelu
- Liite 2: Alueellisten polkupyörien pysäköinnin suunnitelmien tausta-aineisto
- Liite 3: Kohdesuunnitelmien tausta-aineisto
- Liite 4: Kohdesuunnitelmakartat
- Liite 5: Hankekortit



Lähtöpisteet

- Yhdistelmä seuraavista pisteytetyistä muuttujista:
 - Asukastiheys
 - Etäisyys liityntäpysäköintiin
 - Etäisyys palvelukeskittymien painopisteisiin



KARTTAKESKUS

25.11.2012

Karttakeskus

1

Lähtöpisteet

- Helsingin keskusta



KARTTAKESKUS

25.11.2012

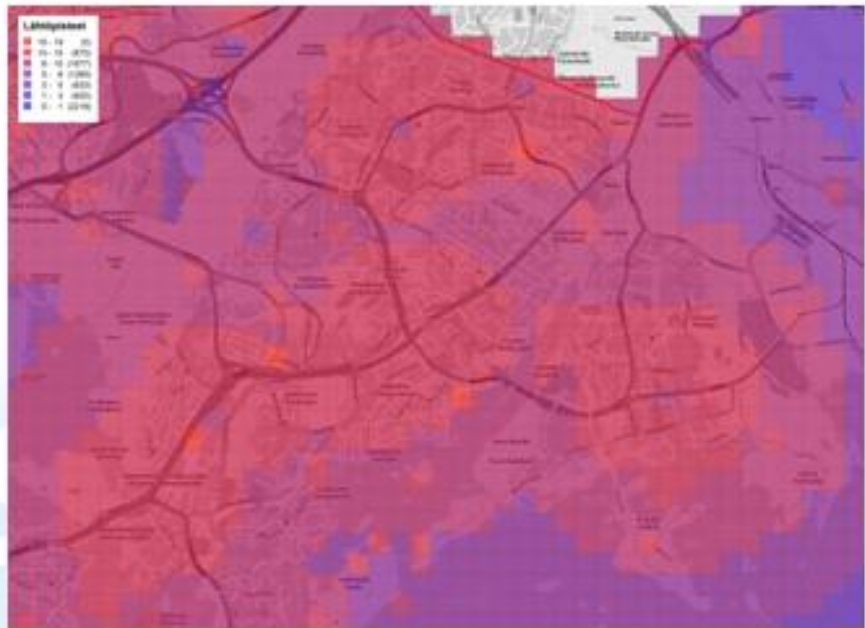
Karttakeskus

2



Lähtöpisteet

- Itä-Helsinki



KARTTAKESKUS

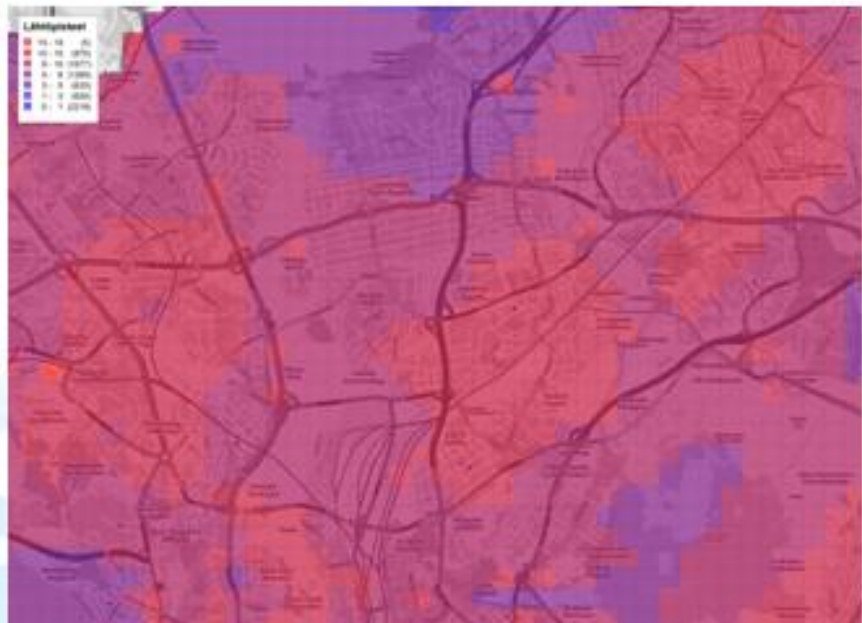
25.11.2013

Karttakeskus

3

Lähtöpisteet

- Pohjois-Helsinki



KARTTAKESKUS

25.11.2013

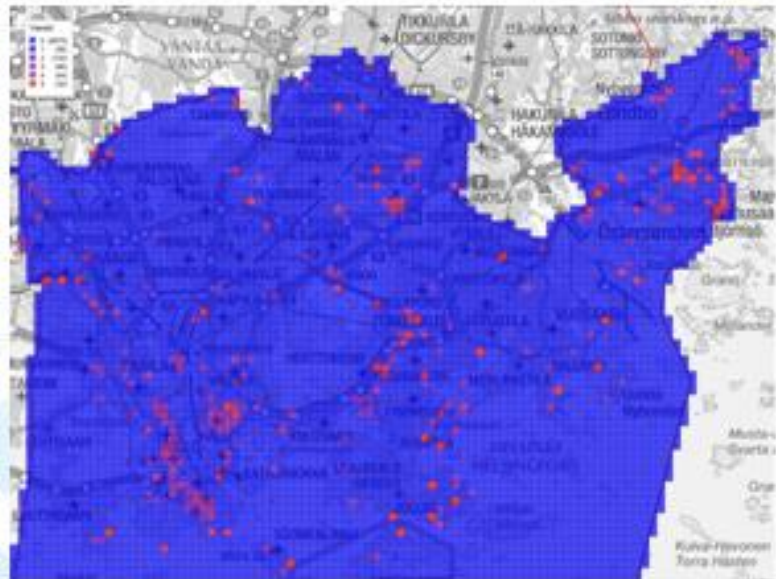
Karttakeskus

4

Asukastiheys

- alle 500 0 pistettä
- 500-1000 1 pistettä
- 1000-1500 2 pistettä
- 1500-2000 3 pistettä
- 2000-2500 4 pistettä
- yli 2500 5 pistettä.

- Lähde: YKR



KARTTAKESKUS

25.11.2013

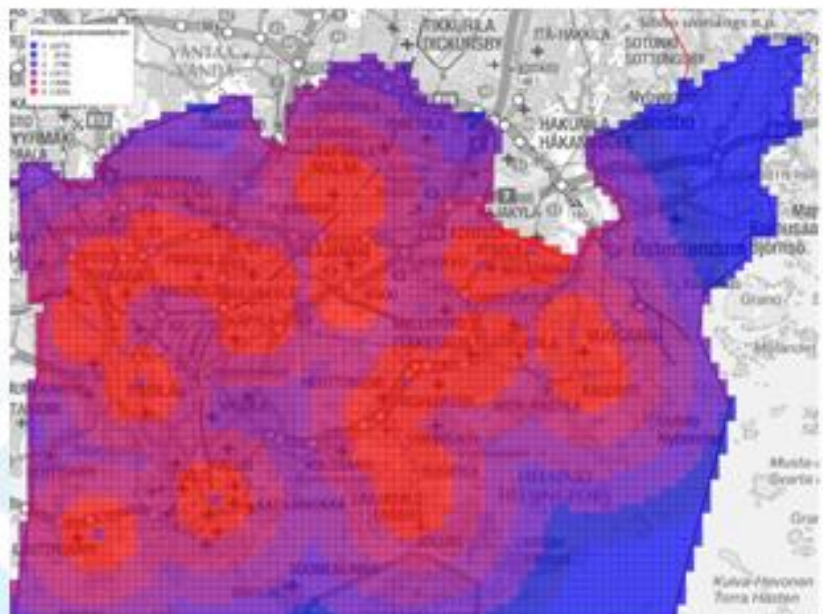
Karttakeskus

5

Etäisyys palvelukeskittymiin

- Alle 1 km 5 pistettä
- Alle 2 km 4 pistettä
- Alle 3 km 3 pistettä
- Alle 4 km 2 pistettä
- Alle 5 km 1 piste
- Yli 5 km 0 pistettä

- Lähde:
http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/13_02_11_Tila_ ja_ kehitys2013.pdf (s.164)



KARTTAKESKUS

25.11.2013

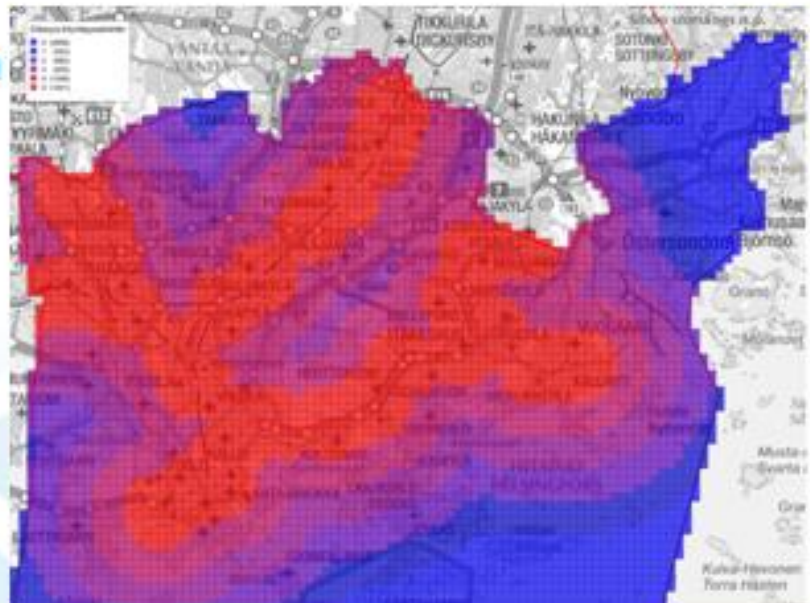
Karttakeskus

6

Etäisyys

liityntäpysäköintiin

- alle 1 km 5 pistettä
- alle 2 km 4 pistettä
- alle 3 km 3 pistettä
- alle 4 km 2 pistettä
- alle 5 km 1 piste
- Pysäköintipaikkoina juna-asemat ja HSL:n bussiterminaalit



KARTTAKESKUS

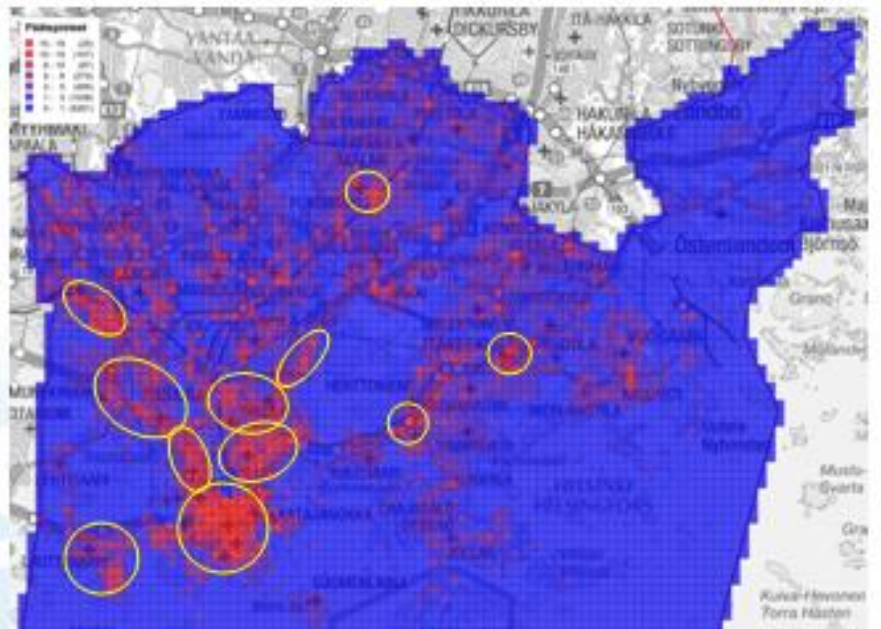
25.11.2013

Karttakeskus

7

Päätepisteet

- Yhdistelmä seuraavista pisteytetyistä muuttujista:
 - Työpaikat
 - Joukko liikenteen pysäkkien nousumäärä
 - Oppilaitosten oppilasmäärä
 - Kaupan palvelujen määrä
 - Perus- ja vapaa-ajan palveluiden määrä



KARTTAKESKUS

25.11.2013

Karttakeskus

8



Päätepisteet

- Helsingin keskusta



KARTTAKESKUS

28.11.2012

Karttakeskus

9

Päätepisteet

- Länsi-Helsinki



KARTTAKESKUS

28.11.2012

Karttakeskus

10



Päätepisteet

- Itä-Helsinki



KARTTAKESKUS

25.11.2012

Karttakeskus

11

Päätepisteet

- Pohjois-Helsinki



KARTTAKESKUS

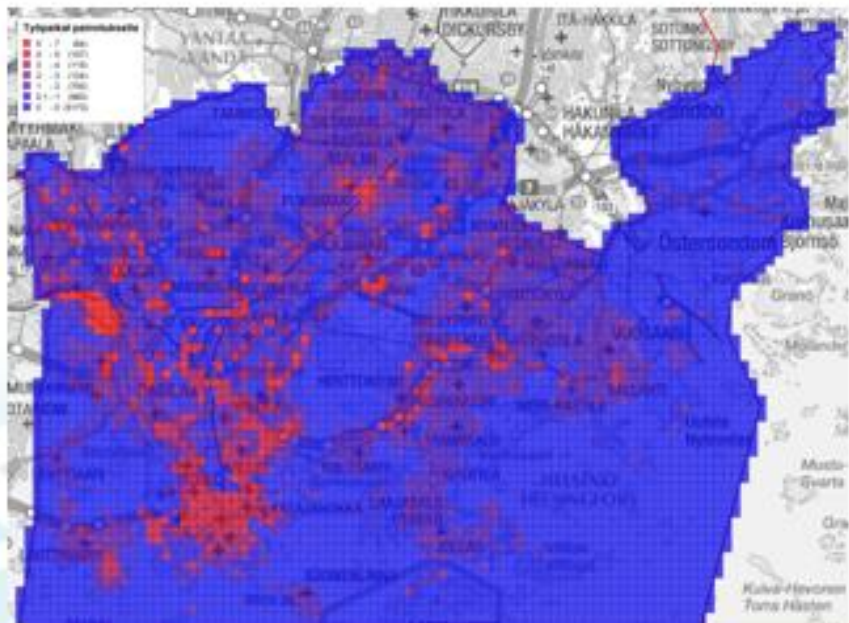
25.11.2012

Karttakeskus

12

Työpaikat

- Työpaikoissa pisteytettiin työpaikkojen määrä, joka kerrottiin keskimääräisestä työmatkasta saadulla kertoimella
- Lähde: YKR



KARTTAKESKUS

28.11.2012

Karttakeskus

12

Työpaikkojen painotus

- Työpaikkojen määrä
 - 0 = 0 pistettä
 - 1-100 = 1 piste
 - 100 – 200 = 2 pistettä
 - 200-300 = 3 pistettä
 - 300-400 = 4 pistettä
 - 400 -> = 5 pistettä
- Työmatka
 - 0-1km 5 pistettä -> kerroin 1,2
 - 1-3km 4 pistettä -> kerroin 1,4
 - 3-5km 3 pistettä -> kerroin 1
 - 5-7km 2 pistettä -> kerroin 0,6
 - 7-10 km 1 piste -> kerroin 0,8
 - Yli 10 km 0,6 pistettä

KARTTAKESKUS

28.11.2012

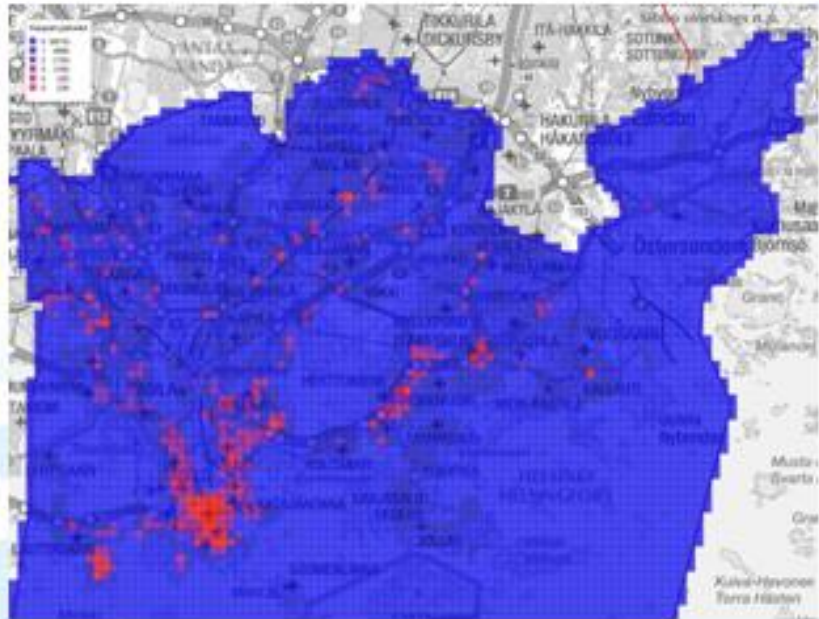
Karttakeskus

14



Kaupan palvelut

- 0 = 0 myymälää
- 1 = 1-5 myymälää
- 2 = 5-10 myymälää
- 3 = 10-20 myymälää
- 4 = 20-30 myymälää
- 5 = yli 30 myymälää
- Lähde: YKR



KARTTAKESKUS

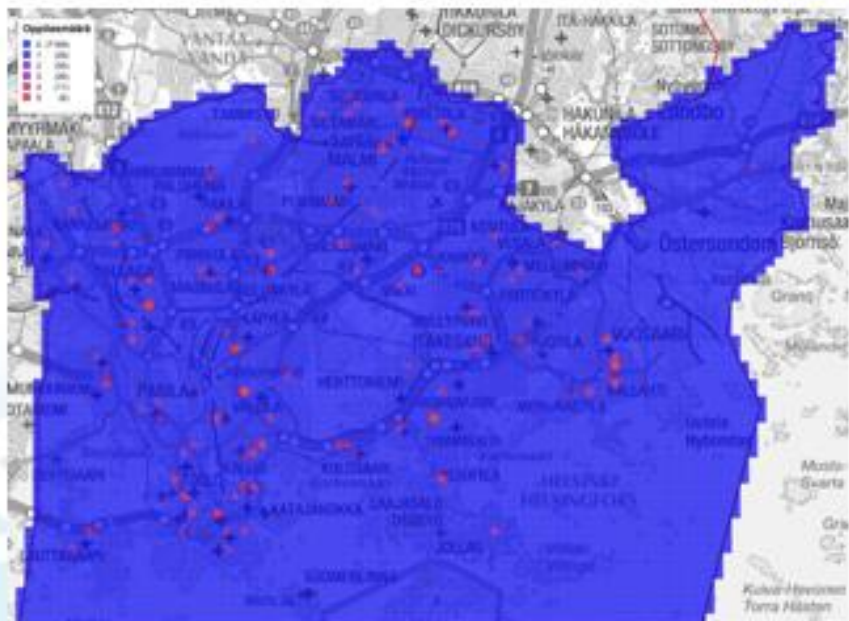
25.11.2012

Karttakeskus

15

Oppilaitosten oppilasmäärä

- 0 = 0 oppilasta
- 1 = alle 200
- 2 = 200 - 400
- 3 = 400-600
- 4 = 600-800
- 5 = yli 800



KARTTAKESKUS

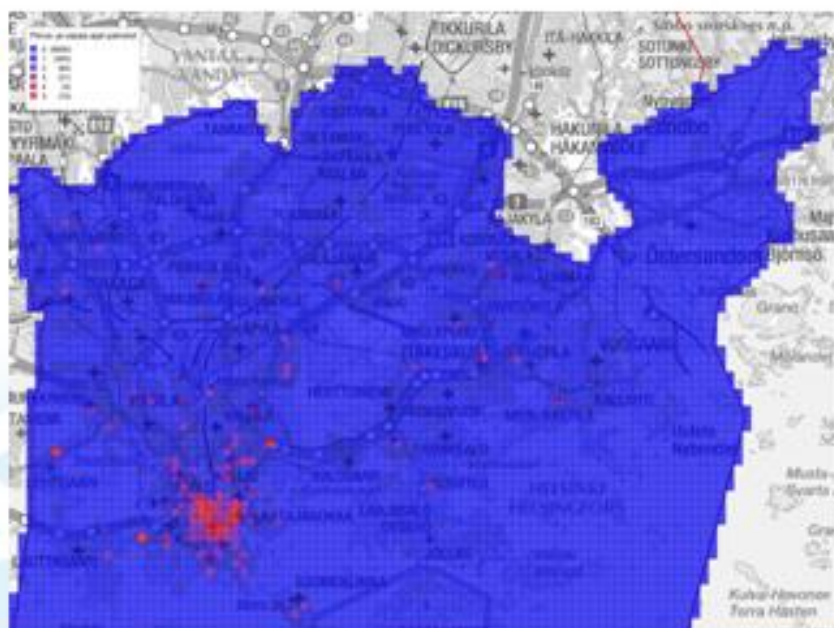
25.11.2012

Karttakeskus

16

Perus- ja vapaa-ajan palveluiden määrä

- 0 = 0
- 1 = 1-3
- 2 = 4-5
- 3 = 6-7
- 4 = 8-10
- 5 = yli 10 palvelua
- Lähde: Pääkaupunkiseudun palvelukartta



KARTTAKESKUS

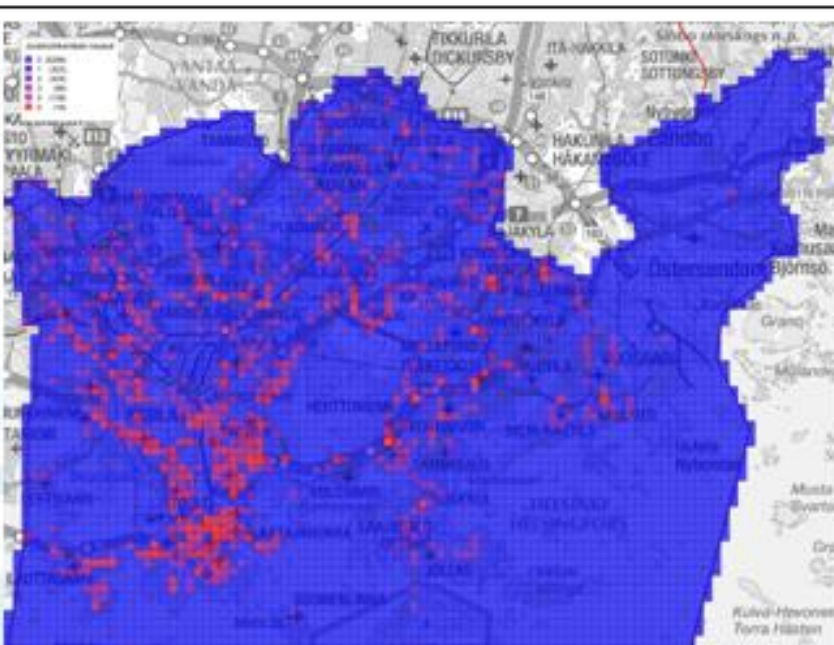
25.11.2012

Karttakeskus

17

Joukkoliikenteen nousut

- Yli 10 000: 5 pistettä
- 1000 - 10 000: 4 pistettä
- 500 - 1000: 3 pistettä
- 100 - 500: 2 pistettä
- 10 - 100: 1 piste
- Alle 100: 0 pistettä
- Lähde: HSL
- Datan jakaumasta johtuen jaottelu ei ole lineaarinen, vaan luotu käsin. Näin ruudut, joissa on selkeästi enemmän nousuja, erottuvat aineistosta paremmin.



KARTTAKESKUS

25.11.2012

Karttakeskus

18

LIITE 2: ALUEELLISTEN PYÖRÄPYSÄKÖINNIN SUUNNITELMIEN TAUSTA-AINEISTO

Kävelykeskustan pyöräpysäköinnin nykytilanne

Alueen pyöräpysäköinnin palvelutaso on puutteellinen. Yleisiltä alueilta tai niitä selkeästi tukevilta kiinteistöjen pyöräpysäköintipaikoista ainoastaan kolmen pysäköintipaikan palvelutaso oli inventointihetkenä riittävä. Kuudessa kohteen palvelutasossa oli joko kapasiteetin tai laadullisten tekijöiden osalta kehitettävää. Lopussa 19 kohteessa palvelutaso oli liian alhainen suurimmaksi osaksi johtuen liian vähäisestä kapasiteetista. Runkolukittavia telineitä on käytössä aivan liian vähän. Lisäksi alueelta inventoitiin noin 200 pyöräpysäköintipaikkojen ulkopuolisille alueille jätettyä pyörää. Merkittävimmät tällaiset alueet inventoitiin Elielin aukiolta, Kaisaniemen metroasemalta sekä Stockmannin lähistöltä.

Yhteensä koko alueelta inventoitiin noin 1 050 pyörätelinepaikkaa yleisiltä alueilta sekä niitä selkeästi tukevilta kiinteistöjen alueilta. Telinepaikoista noin 20 oli käyttökelvottomassa kunnossa. Pyöriä alueelta inventoitiin noin 1 450 kpl.

Suunnittelualueen keskeisimmistä kohteista Rautatieaseman terminaalialuetta palvelevia polkupyörien pysäköintipaikkoja on nykyisellään 268 kpl. Runkolukittavia paikkoja on 60 kpl Sanomatalon edessä, 5 kpl Elielin aukiolla ja 76 kpl Kaisankujalla. Pysäköityjä pyöriä alueella oli 533 kpl, eli telineiden käyttöaste oli 199 %. Vuoteen 2020 mennessä kapasiteetin on oltava miltei kaksinkertainen vuoden 2013 tasoon nähden. Rautatieaseman läheisyyteen on siis mitoitettava pysäköintipaikka lähemmäs 1 000 pyörälle. Määrä on suuri ja tulee viemään paljon maanpäällistä tilaa. Tämän vuoksi on syytä selvittää maanalaisen pysäköinnin toteuttamisen mahdollisuudet ja aikataulu. Elielin parkkihalli tulisi ottaa pyöräpysäköinnin käyttöön mahdollisimman pian ja laajassa mittakaavassa viimeistään Baanan rautatien alituksen toteutuessa.



Kuva 1. Kuvakavalkadi Rautatieaseman ympäristön pyörien pysäköintipaikoista (1. Sanomatalon edusta, 2. Elielin aukio, 3. Kaisankuja, 4. Rautatientori)

Toinen keskeinen suunniteltava kokonaisuus on Helsingin yliopiston pyöräpysäköinti. Nykyisten telinepaikkojen käyttöaste lähellä Porthaniaa oli elokuun 2013 lopulla 200 %. Yliopisto on pyrkinyt osoittamaan pyörien pysäköintipaikkoja metsätalolta, mutta ne ovat liian kaukana yliopiston pääkirjastosta ja Porthaniasta. Ratkaisuna rauhoittamaan Yliopistonkadun ruuhkautunutta tilannetta on osoittaa moottoriajoneuvojen pysäköintipaikkoja polkupyörille Fabianinkadulta. Helsingin yliopiston uusi pääkirjasto on aiheuttanut pysäköityjen pyörien ruuhkaa Kaisaniemen metroaseman suuaukolle sekä Fabianin kadun puolelle. Kirjaston sisäänkäyntien yhteyteen ei ole osoitettu ainuttakaan pyöräpysäköintipaikkaa.



Kuva 2. Kuvakavalkadi Yliopiston ympäristön pyörien pysäköintipaikoista (1. Porthania, 2. Kaisaniemen metroasema, 3. Fabianinkadun sisäänkäynti kirjastoon, 4. Metsätalolla on tilaa!)

Kolmas merkittävä suunniteltava kokonaisuus on Aleksanterinkadun molemmiin puolin ulottuvan kävelykatualue. Aluetta palvelee tällä hetkellä 3 keskitettyä pyöräparkkia; Mikonkadun ja Kluuvikadun pyöräparkit sekä Stockmannin ympärillä olevat telineet. Telineetarjontaa on näillä paikoilla yhteensä 158 pyörälle seuraavasti:

- Mikonkadulla 64 runkolukituspaikkaa, pyöriä 112 kpl (käyttöaste 175 %)
- Kluuvikadulla 24 kausitelinepaikkaa, pyöriä 48 kpl (200 %)
- Stockmannin ympärillä 70 runkolukituspaikkaa, kaarimalleja, pyöriä 82 kpl (109 %)

Lisäksi Svenska Teatterin päässä oleva kausitelineistä muodostuva pyörien pysäköintipaikka palvelee myös osaltaan Stockmannin ja Pohjoisesplanadin alkupään pysäköintitarvetta. Telinepaikkoja oli 24 pyörälle ja pyöriä paikassa oli 40 kpl (167 %).

Stockmannin Mannerheimintien puoleinen pyörien pysäköintipaikka täyttyy aamuisin henkilökunnan pyöristä. Asiakkaille ei juuri tilaa jää. Tämän vuoksi uusia paikkoja on lisätty 22 kpl jälkiasennettuina Pohjoises-

planadin päätyyn. Tässä uudessa parkissa oli vielä laskentapäivinä hyvin tilaa. Samaan aikaan Keskuskadun puoleisen sisäänkäynnin vieressä oli 16 pyörää seinää vasten pysäköitynä. Ruotsalaisen teatterin päädyssä on vielä hyvin tilaa laadukkaalle lisäpaikoitukselle.

Kaiken kaikkiaan keskustan kävelyalueen tarjonta on jo nyt aivan liian alhainen kysyntään nähden (329 pyörää, 187 telinepaikkaa). Tavoitetilanteessa telinearjonnan tulisi olla noin 500 - 600 kpl.



Kuva 3. Kuvakavalkadi keskustan kävelykadun merkittävimmistä pyöräpysäköintipaikoista (1. Stockmannin Mannerheimintien puoleinen parkki, 2. Kluuvikadun parkki pullottaa, 3. Mikonkadulla ruuhkaa, 4. Svenska Teatteri)

Alueella tapahtuvat muutokset ja suunnitelmat

Kävelykeskustan alueella on tulossa tai suunnitteilla monia merkittäviä pyöräilyyn ja pyöräpysäköintiin kohdistuvia muutoksia. Tärkeimpiä näistä ovat seuraavat:

- Kävelykeskustan täydentyminen 2013
- Kaupunkipyörien aloitus vuonna 2014 (aloitus siirtynyt)
- Länsimetron valmistuminen 2015
- Pääkirjaston valmistuminen 2017
- Kantakaupungin pyöräilyn tavoiteverkon rakentuminen vuoteen 2025 mennessä
- Pesararadan valmistuminen n. 2020

Ydinkeskustan kävelykaduille ei ole sijoitettu juurikaan pyöräpysäköintitelineitä. Ainoat telineet ovat Kluuvikadulla (24 paikkaa kausitelineillä) sekä Stockmannin päädyssä (22 paikkaa kiinteillä telineillä). Keskuskadun rakenteilla olevalle osuudelle ei tule yhtään pyöräpaikkaa, vaikka osuudelle sijoittuu merkittävä työpaikkakohde (WTC). Riskinä on Keskuskadulla, kuin muillakin keskustan kävelykaduille pyörien kahlitsemisen aitoihin ja muihin kiinteisiin rakenteisiin, jollei riittävän lähelle tärkeitä kohteita järjestetä muita vaihtoehtoja.

Kaupunkipyörien sijoituspaikoiksi on alueelle suunniteltu Porthanian eteen, Kaisaniemenpuistoon, Elielin aukiolle sekä Kiasman viereen. Kaupunkipyörien telineisiin ei voi sijoittaa muita polkupyöriä, joten ne eivät toimi lisäkapasiteettina pyöräpysäköinnin järjestelyissä. Kaupunkipyörien toteutuksen aikataulu on avoin.

Helsingin uuden pääkirjaston rakentaminen aloitetaan vuonna 2015 ja sen on määrä valmistua vuonna 2017. Sen sijainti Baanan varrella ja lähellä Rautatieasemaa asettavat erityistä painoa pyöräpysäköinnin järjestelyjen suunnittelulle. Kirjastoon on arvioitu tulevan noin 6 000 kävijää päivittäin (428 kävijää/h). Kirjaston ruuhka-ajat ovat klo 16-18, jolloin kävijämäärät lienevät lähempänä tuhatta/tunti. Kirjaston pyöräpysäköinnin suunnittelussa tulee huomioida erityyppiset vierailijat. Asiakkaat saattavat viettää tuntikausia kirjastossa kun taas nopeimmat käyvät tiputtamassa lainansa minuutissa. Suunnitteluoppaan normien mukaisesti kirjastoon tulisi varata 1-4 pyöräpysäköintipaikkaa 10 vierailijaa kohden. Ruuhkahuippuina vierailijoita voi hyvinkin olla yli 500 henkilöä, jolloin pyöräpysäköinnin paikkoja tarvitaan 50 - 200 kpl. Tulevan pyöräpysäköintipaikan sijainnista riippuen kapasiteettia voi olla syytä lisätä, jos sijainti on lyhyt Rautatieaseman liityntäpysäköintiä silmällä pitäen.

Kantakaupungin pyöräilyverkon tavoitetilä 2025 toimii myös pyöräpysäköinnin suunnittelun pohjana. Pyöräpysäköintipaikkojen on oltava hyvin saavutettavissa verkon reiteiltä. Baanan jatkoon rautatiepihan alitse on todettu tavoiteverkkosuunnitelmassa tarvitsevan jatkoselvityksiä.

Kallio – Alppiharju -alueen pyöräpysäköinnin nykytilanne

Kallio – Alppiharju kaupunkiosien pyöräpysäköinnin tilanne on vielä hyvä esimerkiksi Kävelykeskustaan verrattuna. Inventointien yhteydessä alueelta erottui muutama selkeästi kehitettävä kohde, mutta muutoin alueelle voidaan soveltaa suunnitteluoppaassa esitettyjä kadunvarren suuntaisen pysäköinnin tyyppiratkaisuja. Keskeisimmät yleisten alueiden pyöräpysäköinnin kehittämisen kohteet tarkastelualueella ovat:

- Hakaniemen torin ympäristö
- Sörnäisten metroaseman ympäristö
- Linnanmäki

Tärkeä yksittäinen kehittämisen kohde on Hakaniemen torin luoteiskulma Eläintarhantien ja Säästöpankinrannan risteyksessä. Nykyinen huonokuntoinen ja kaoottinen pyöräpysäköintipaikka sijaitsee tärkeässä pyöräliikenteen solmukohdassa. Kohteessa on hyvin tilaa pyöräpysäköinnin parantamiselle. Hakaniemen torin ympäristössä on pyöriä jätetty sinne tänne. Pieniä pysäköityjen pyörien keskittymiä on Hakaniemenpuistikossa sekä kauppahallin edessä. Nykyiset telineet eivät täytä turvallisen pysäköinnin mittoja. Paasi-vuoren puistikon aita kerää ympäriinsä rungosta kiinnitettyjä pyöriä, vaikka Paasitornin päätyyn on laitettu laadukas pysäköintipaikka.



Kuva 4. Kuvakavalkadi Hakaniemen torin pyöräpysäköinnin tilanteesta (1. Hakaniemen torin luoteiskulmaan tarvitaan laadukkaampia ratkaisuja, 2. Kauppahallin pyöräparkki, 3. Paasivuoren puistikko, 4. Viherniemenkatu)

Toinen pyöräliikenteen kannalta merkittävä käytävä alueella on Helsinginkatu ja sen päässä sijaitseva Sörnäisten metroaseman seutu. Helsinginkadun pyöräkaistojen toteutuessa reitin suosio tulee lisääntymään. Sörnäisten metroaseman lähellä ei ole lainkaan tarjolla telineitä ja pyöriä kiinnitetään paljon eri kiinteisiin rakenteisiin. Merkittävin kehittämisen kohde Sörnäisissä on Vaasan aukio, mutta myös Hämeentien puoleisten metroasemien sisäänkäyntien liityntäpysäköintiä on syytä kehittää.



Kuva 5. Kuvakavalkadi Sörnäisten metroaseman lähialueiden pyöräpysäköinnin tilanteesta (1. Vilhonvuorenkadun päässä on tilausta telineille, 3.Hämeenkadun on tilaa ja tarvetta, 3. ja 4. Vaasan aukiolla on puiden suojarakenteet ovat kovassa käytössä

Muita varsinaisia pyöräpysäköinnin keskittymiä yleisillä alueilla Linnanmäkeä lukuun ottamatta ei suunnittelualueella ole. Tarvetta pyöräpysäköinnin kehittämiseksi on tosin miltei jokaisella kadulla, sillä pyörille ei ole telineitä juuri tarjolla. Toiselle linjalle sijoitettu Cyclehoop -teline on ollut kovassa käytössä, mikä kertoo pyöräpysäköinnin tarpeesta. Samoin inventoinnin aikana pyöriä nähtiin pysäköityinä tasaisesti ympäri suunnittelualuetta etenkin niillä kaduilla, joissa on asiointikohteita. Suurimmat pyörämäärät keräävät alueen kahvilat ja kuppilat sekä päivittäistavarakaupat.



Kuva 6. Helsingin ja Fleminginkadulle mahtuu hyvin pyöräpysäköintipaikkoja strategisesti tärkeisiin paikkoihin

Alueella tapahtuvat muutokset ja suunnitelmat

Suurimmat muutokset alueella koskevat pyöräilyverkon kehittämistä. Tavoiteverkon mukaisesti tärkeimpiä kehittyviä yhteyksiä suunnittelualueella ovat:

- 1) Hämeentie - Siltasaarenkadun yhteys keskustan suuntaan
- 2) Helsinginkatua hyödyntävä poikittainen yhteys sekä
- 3) Viipurinkadun yhteys

Kaupunkipyöriä on suunniteltu alueelle viiteen eri paikkaan:

- 1) Hakaniemen tori
- 2) Ympyrätalo
- 3) Sörnäisten metroasema Vaasan aukiolla
- 4) Linnanmäki
- 5) Brahen kenttä

LIITE 3: KOHDESUUNNITELMIEN TAUSTA-AINEISTO

Rautatieasema*Elielin aukion puoli*

Elielin aukion käyttöä koskevat suunnitelmat eivät ole vielä täysin selvät. Länsimetron valmistuessa vuonna 2015 bussiliikenteen kysyntä länteen päin vähenee ja aukiolta vapautuu tilaa bussien siirtyessä Kampin terminaaliin. Toisaalta aukion käyttöä bussien odotusalueena on esitelty joissain yhteyksissä. Elielin aukio olisi pyöräliikenteen solmukohtana erinomainen paikka korkeatasoiselle pyöräkeskukselle. Kantakaupungissa on jatkossa kolme merkittävää joukkoliikenneterminaalia, joista Rautatieasema sijaitsee keskeisesti eri suunnasta tulevien pyöräteiden solmupisteessä. Aikaisemmin LAD -projektissa pyöräkeskuksen jatkopaikkaksi on ehdotettu Rautatientoria. Selvityksessä ehdotettu paikka on nykyiseen kysyntään ja pyöräilyvirtoihin nähden väärällä puolella asemaa. Tätä tukevat maastokäyntien havainnot; Rautatietorin puolelta inventointiin alle 10 pyörää asemarakennuksen vierestä.

Maanpäällinen pyöräpysäköinti Elielin aukiolla

Elokuun lopulla Elielin ja asema-aukion alueelta laskettiin yhteensä 224 pysäköityä pyörää ja 87 telinepaikkaa. Maan alle ei voida osoittaa kaikkia pysäköintipaikkoja. Jos maanalainen pysäköinnin järjestelyt eivät jostain syystä Elielin parkissa onnistu, tarvitaan Elielin aukiolle lisää paikkoja kesästä 2014 lähtien ainakin 300 pyörälle. Sijoitusvaihtoehtoja on useita. Toiminnallisesti paras ratkaisu lienee sijoittaa pyöräpysäköintipaikat nykyisten ja tulevien pyöräyhteyksien läheisyyteen. Nykyään kovassa pyöräpysäköintipaikkana oleva Rautatieaseman ja Elielin aukion erottava aita on syytä rauhoittaa, vaikka paikkaan mahtuisikin noin 120 runkolukituksen mahdollistavaa pysäköintipaikkaa. Lisäksi maan pinnalla nykyisiä laiturialueita on mahdollista muuttaa pyöräpysäköinnin alueiksi, mutta Länsimetron valmistumisen vaikutuksista alueen käyttöön ei ole vielä varmuutta. Pyöräpysäköinnin kannalta nykyisten laiturirakenteiden hyödyntäminen loisi hyvät olosuhteet laadukkaan pyöräpysäköinnin järjestämiselle kohteessa. Laiturialueella on hyvin paljon tilaa sijoittaa pyöräpysäköintipaikkoja ja vaikkapa pyöräkeskus. Postitalon pysäköintialueen ja pyörätien eteen voidaan sijoittaa myös reilut sata runkolukituksen mahdollistavaa pysäköintipaikkaa pyörille.

Maanalainen pysäköinti Elielin aukiolla

Rautatieasemalle Elielin aukion puolelle on syytä varata tavoitetilanteessa yhteensä 500 pyöräpaikkaa. Maan päälle pystytään nopealla aikataululla järjestämään noin 150 pysäköintipaikkaa, mikä ei riitä vielä palvelemaan nykyistä kysyntää. Elielin parkkihalliin on kaksi moottoriajoneuvoliikenteen ramppia, kaksi henkilöhissiä sekä 6 portaikkoa. Toisen hissin yhteydessä hallista on samassa tasossa poistumisreitti ratapihan alittavaan alikulkuun, joka johtaa Kaisankujalle. Toinen henkilöhisseistä nousee Vltavan taakse ja toinen Elielin aukion koilliskulmaan. Baanan jatkoa ratapihan alitse on alustavasti suunniteltu hyödyntämään osin nykyistä VR:n alikulkua.



Kuva 1. Elielin parkkihallin sisäänkäynti ratapihan alikulusta (1. Pyöräily on kiellettyä, mutta yleistä alikulussa, 2. Päädyssä sisäänkäynti parkkihalliin, vasemmalla hissi portaiden vieressä, 3. VR:n alikulun uloskäynnin läheisyydessä sijaitsevia autopaikkoja, 4. Elielin parkin pohjapiirros; keltaisen ympyrän kohdalla kulku alikulkuun)

Parkkihallien operaattorit suhtautuivat kielteisesti pyörien sallimiseen ajorampeilla yhdessä moottoriajoneuvoliikenteen kanssa. Asema-aukion ramppi Elielin halliin sijaitsee hyvin Rautatieasemalla saapuvaa pyöräliikennettä ajatellen, eikä se ole liian jyrkkä pyöräilijöiden käytettäväksi.

Suhteellisen nopeana vaihtoehtona on muuttaa Elielin parkkihallista alueen D uloskäynnin läheisyydestä parkkiruutuja pyöräpysäköintipaikoiksi. Yhteen parkkiruutuun mahtuu 8-20 pyöräpysäköintipaikkaa. Pylväiden välit hyödyntäen yhden parkkiruudun kapasiteetti voi olla hieman suurempikin. Tällöin esimerkiksi 5 parkkiruudun käyttöön otto pyöräpysäköinnin tarkoituksiin mahdollistaa 50 – 100 pyöräpaikkaa jo vuodeksi 2014.

Vaihtoehdossa parkkihallin alueen C sisäänkäyntiä joudutaan muuttamaan, jos pyöräilijöille halutaan kulunvalvonta. Nykyinen automaattisesti aukeava ovi toimii myös hyvin, muttei mahdollista kulunvalvontaa. Parkkihallin D-kulman käyttöön otto VR:n alikulun ja hissien kautta liikennöitynä sekä Asema-aukion rampin pyöräilylle avaamiseksi edellyttää liikennejärjestelyiltä seuraavaa:

- Hissin käyttö pyörän kuljettamiseen sallitaan
- VR:n alikulkukäytävällä pyöräilyn salliminen jalankulun ehdoilla, pyöräilyn paikan osoittaminen
- Pyöräyhteyden osoittaminen Töölönlahdenkadun pyörätieltä hissille nykyisiä suojateitä hyödyntäen
- Asema-aukion rampin käytön salliminen pyöräilijöille ja yhteyden osoittaminen (ajoratamaalaukset)
- Autoliikenteen ohjaaminen Elielin parkkihalliin ainoastaan Töölönlahdenkadulta.



Kuva 2. Elielin parkin pyöräpysäköinnin sisäänkäynnin paikka Elielin aukion koilliskulmassa ja Asema-aukion rampilla

Erinomainen vaihtoehto pyöräkeskuksen ja maanalaisen pyöräparkin sisäänkäynnin sijoittamiselle olisi Vltavan rakennuksen yhteyteen. Rakennuksessa sijaitsevaa hissiyhteyttä parkkihalliin tulee tässä tapauksessa parantaa, sillä hissi on nykyisellään liian ahdas pyörille. Pyöräkeskuksen toimintojen tiloja on mahdollista sijoittaa laiturialueen katoksen alle sekä Elielin parkkihalliin. Elielin parkkihallista muutetaan autojen parkkiruutuja hissin läheisyydestä pyöräpysäköinnin paikoiksi. Hissin hyödyntäminen pyöräparkin sisäänkäynniksi vaatii ylimääräisen suojakäytävän tekemistä Töölönlahdenkadun pyörätieltä. Vltavan rakennuksen nykyisiä toimintoja ei välttämättä tarvitse muuttaa, mutta nykyisten vuokralaisten kanssa on syytä keskustella paikan muuttamisesta pyöräilijöiden tarpeet huomioiviksi.



Kuva 3. Elielin parkin pyöräpysäköinnin sisäänkäynnin paikka Elielin aukiolla Vltavan takana

Suunnittelutyön aikana kävi ilmi Elielin parkkihallin laajentumisesta viereisen Postitalon parkkihalliin. Tämä avaa mahdollisuuden pyöräily-yhteydelle kansalaisaukiolta Elielin parkkihalliin Kiasman huolto-oven kautta. Kyseinen yhteys mahdollistaisi pyöräilyn parkkihalliin samassa tasossa. Yhteyden toteuttamista on syytä selvittää tarkemmin.

Kampin keskus

1. Olavinkatu

Olavinkadun alkupäässä havaittiin pyöriä kiinnitettyinä kiinteisiin rakenteisiin pyörätien vieressä, vaikka katettu pyöräparkki on vajaan 50 metrin päässä. Alkupäähän voidaan lisätä sopivin välein pitkittäispaikkoja 8-10 pyörälle. Myös nykyisen katetun pyöräparkin laajentaminen ja parantaminen vaihtamalla telineet kaupungin tuoteperheeseen sopiviksi on potentiaalinen vaihtoehto.

2. Salomonkatu Antinkadun risteyksessä

Antinkadun kohdan sisäänkäynnin pyörätelineet olivat pahiten ruuhkautuneet Kampin keskuksen pyöräpysäköintipaikoista. Lisää kapasiteettia tarvitaan. Nykyistä pyöräpysäköintialuetta laajennetaan Mauno Koiviston aukion suuntaan. Inventoinneissa laajennettavalta alueelta havaittiin useita pyöriä aitaan kiinnitettyinä. Salomonkadun suuntaisilta lisäalueilta saadaan noin 40 pyöräpaikkaa lisää. Antinkadun nykyistä pyöräparkkia laajennetaan ja parannetaan uusimalla vanhat telineet sekä korjaamalla rikottuja rakenteita. Kampin keskuksen sisäänkäynnin läheisyydessä olevaan lasiseinäisen rakennelman sivulla on myös tilaa pyörien pysäköinnin lisäpaikoille.



Kuva 4. Antinkadun pyöräparkin telineet ovat osittain vaurioituneet. Lisää tilaa tarvitaan Salomonkadun vierustalta.

3. Tennispalatsinaukio

Aukiolta on hankala järjestää lisää häiritsemättä nykyistä aukion toiminnallisuutta. Pyörätelineet palvelevat sekä tennispalatsia sekä Kampin keskuksen puolella sijaitsevia ravintoloita. Pyöräparkki ei ole niin tärkeä liityntäpysäköinnin kannalta. Toukokuun inventoinnin yhteydessä telineissä oli tilaa, kun taas elokuussa telineet olivat täynnä. Lisää kapasiteettia on saatavilla Tennispalatsin kulmalta nykyisen puistopenkin tilalle noin 10-20 pyörälle. Jaakonkadun pyöräparkin täydentämisestä on syytä tarkastella käyttöasteiden perusteella.



Kuva 5. Tennispalatsin kulmalla on oiva paikka pyörille. Tennispalatsinaukion pysäköityjä pyöriä elokuussa 2013

4. Kampin metroasema

Nykyisin asemalla on paikkoja 12 pyörälle, kun pyöriä inventoitiin 26 kpl. Molemmiin puolin metroasemaa on mahdollista lisätä pysäköintipaikkoja pyörille. Nykyisen telinepaikan viereen on mahdollista kaksinkertaistaa tarjonta. Asemarakennuksen takana Fabianinkadun puolella on hyvä paikka rakentaa korkealaatuisia pyöräpaikkoja. Kohde tosin sijaitsee hieman syrjässä pyöräreiteiltä ja on alustavasti varattu kaupunkipyörille. Yksi mahdollisuus kohteessa on lisätä pyöräpysäköintipaikkoja toiselle puolelle rakennusta katoksen alle (kuva 6). Myös asemarakennuksen päätyyn Runerbergin kadun puolelle on mahdollista, mutta yhteys seinässä olevalle palopostille on turvattava.



Kuva 6. Nykyinen pyöräpysäköintipaikka elokuussa 2013. Katettua pyöräpysäköintiä toisella puolella rakennusta

5. Urho Kekkosen katu, Annankatu

Urho Kekkosen kadulla nykyinen pyöräparkki ei vastaamaan pysäköintitarpeeseen. Pyöriä sisäänkäynnin läheisyydessä oli 25 kpl ja telinepaikkoja vain 10. Kapasiteettia pystytään lisäämään Kampin keskuksen sisäänkäynnin läheisyyteen noin 20:llä telinepaikalla sijoittamalla viheristutusten väliin runkolukituksen mahdollistavia kaaritelineitä. Nykyiset telineet voidaan kääntää viistoon lisätilan saamiseksi jalankululle.

Annankadun päässä sijaitsevan sisäänkäynnin yhteydessä ei ole nykyisin telinepaikkoja pyörille. Pyöriä on lukittuina sisäänkäynnille johtavan jalkakäytävän varteen. Samaan paikkaan on mahdollista sijoittaa telinepaikkoja 30 pyörälle.



Kuva 7. Sisäänkäynti Urho Kekkosen kadulla. Annankadun sisäänkäynnin yhteyteen tarvitaan telinepaikkoja

6. Narinkkatori

Narinkkatorilla Kampin keskuksen pääsisäänkäynnin vieressä on paikkoja 89:lle pyörälle. Toukokuussa käytöaste oli 70 %, mutta elokuussa lähemmäs 100 %. Nykyinen suurin telinekeskittymä on eri telinemallien vuoksi sekava. Pyöräkeskuksen muuttamisen yhteydessä mallit on syytä vaihtaa kaupungin telinemalliston mukaisiksi. Samalla on syytä pohtia nykyisen toisen rivin poistaminen ja korvaavien sekä lisäpaikkojen osoittaminen poistuvien pyöräkeskusparakkien paikalle.

Annanaukion perällä on telinepaikkoja 16:lle pyörälle eri telinemalleilla. Samalle paikalle on mahdollista saada enemmän paikkoja uudelleen järjestelyillä. Tällöin kapasiteetti nousee lähemmäs 20 paikkaa.



Kuva 8. Toinen rivi pois. Ja lisää tilaa parakkien tilalle.

Sörnäisten metroasema

1. Vaasan aukio

Vaasan aukiolla kaupunkipyörille on varattu paikka itäisen metrosisäänkäynnin yhteyteen. Aukiolla on metroaseman lisäksi muutama päivittäistavaraliike. Liityntäpysäköintiä varten aukiolta luontainen paikka sijoittaa telineitä on metroaseman aukiolle päin aukeneva seinusta kuitenkin siten, että huoltoliikenteen pysäköintipaikka säilyy. Paikkaa ei kannata kattaa, sillä silloin siitä on vaarassa syntyä yleinen nautiskelualue. Vähittäistavarakauppojen reunalle, pyörätien varteen sijoitetaan lisäksi muutamaan kasvustoväliin telineitä palvelemaan sekä asiointia että liityntäpysäköintiä.



Kuva 9. Esimerkkejä Vaasan aukion pyöräpysäköinnin sijoituspaikoista

2. Muut metroaseman sisäänkäynnit (Hämeentie, Helsinginkatu)

Hämeentielle kahden metroaseman sisäänkäynnin välissä on tilaa sijoittaa mm. runkolukittavia telinepaikkoja 20 pyörälle. Helsinginkadun metroaseman sisäänkäynnin aivan välittömään yhteyteen on hankala sijoittaa pyöräpysäköintipaikkoja. Niitä voi sijoittaa läheisen suojatien jälkeen Helsinginkadun varteen valaisinylväiden väliin.

3. Vilhonvuoren ja Kulmavuorenkatu

Molempien katujen Hämeentien päähän sijoitetaan runkolukittavia telinepaikkoja. Molempien katujen päähän paikkoja on syytä varata ainakin 16 pyörälle. Kohteista Vilhonvuorenkatu on tärkeämpi toteuttaa ensin. Kulmavuorenkadulla tilaa on vähemmän läheisen ravintojan terassin vuoksi.

Linnanmäki

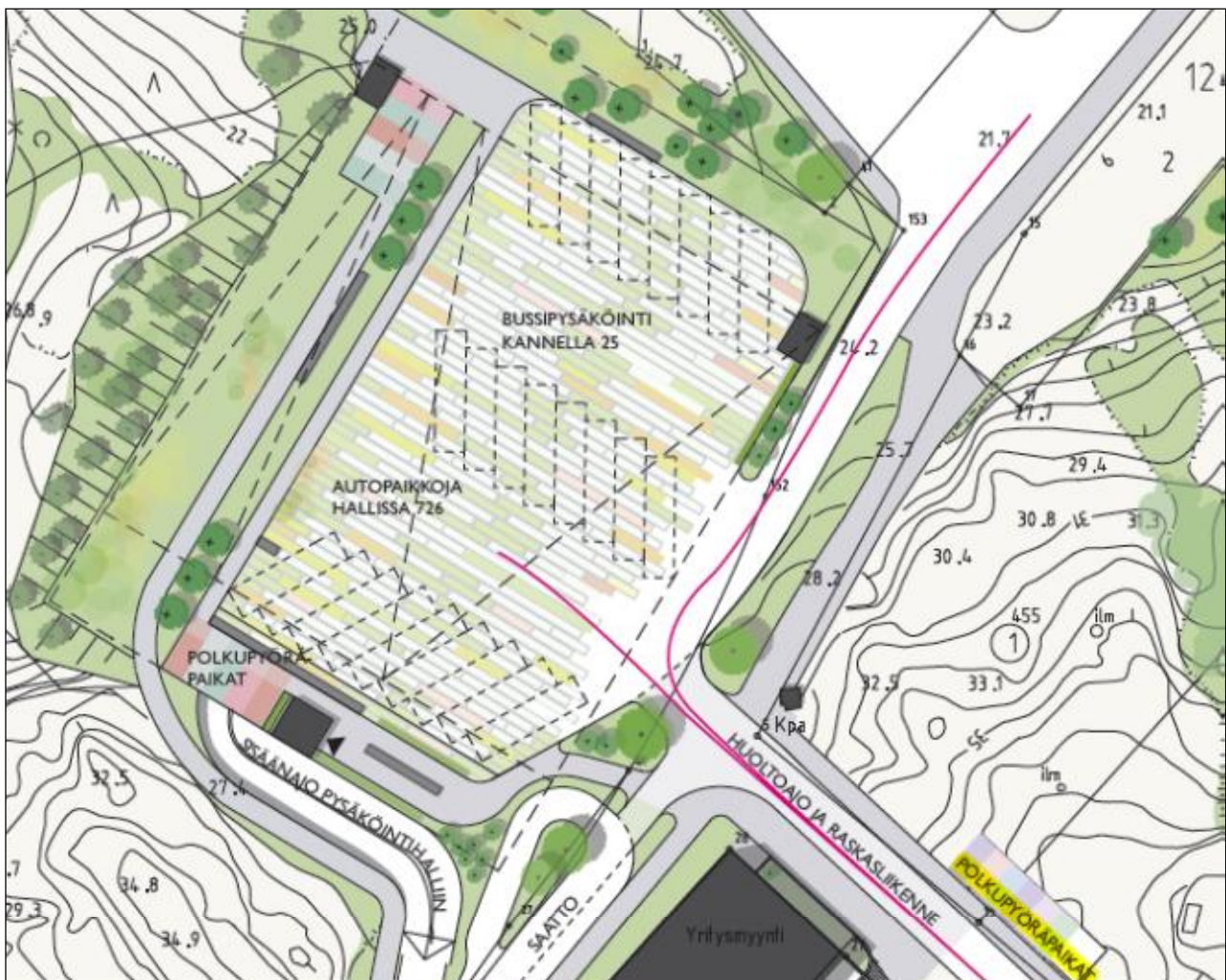
Linnanmäen lähelle Sturenkadun ja Helsinginkadun risteykseen on suunniteltu kaupunkipyöräpistettä. Tivolitien pysäköintialueella on meneillään kaavamuutos ja pysäköinti tullaan alueella viemään maan alle. Suunnitelmassa pyöräpysäköinnin osalta toinen paikka on hyvin sijoitettu lähelle pääsisäänkäyntiä, mutta osoitettu alue vaikuttaa liian pieneltä aluevaraukselta. Toinen pyöräpysäköinnin alue on osoitettu turhan kauas sisäänkäynnistä vastoin pyöräpysäköinnin suunnittelun periaatteita. Vaarana ratkaisussa on se, toinen paikoista ruuhkautuu pahoin ja toinen jää tyhjilleen. Nykyiset pyöräpysäköinnin ratkaisut ovat kohteessa määrältään ja laadultaan riittämättömät. Sisäänkäynnin läheiset telineet sijaitsevat loivassa rinteessä, mikä hankaloittaa pyörien pystyssä pysymistä nykyisillä telinemaleilla.



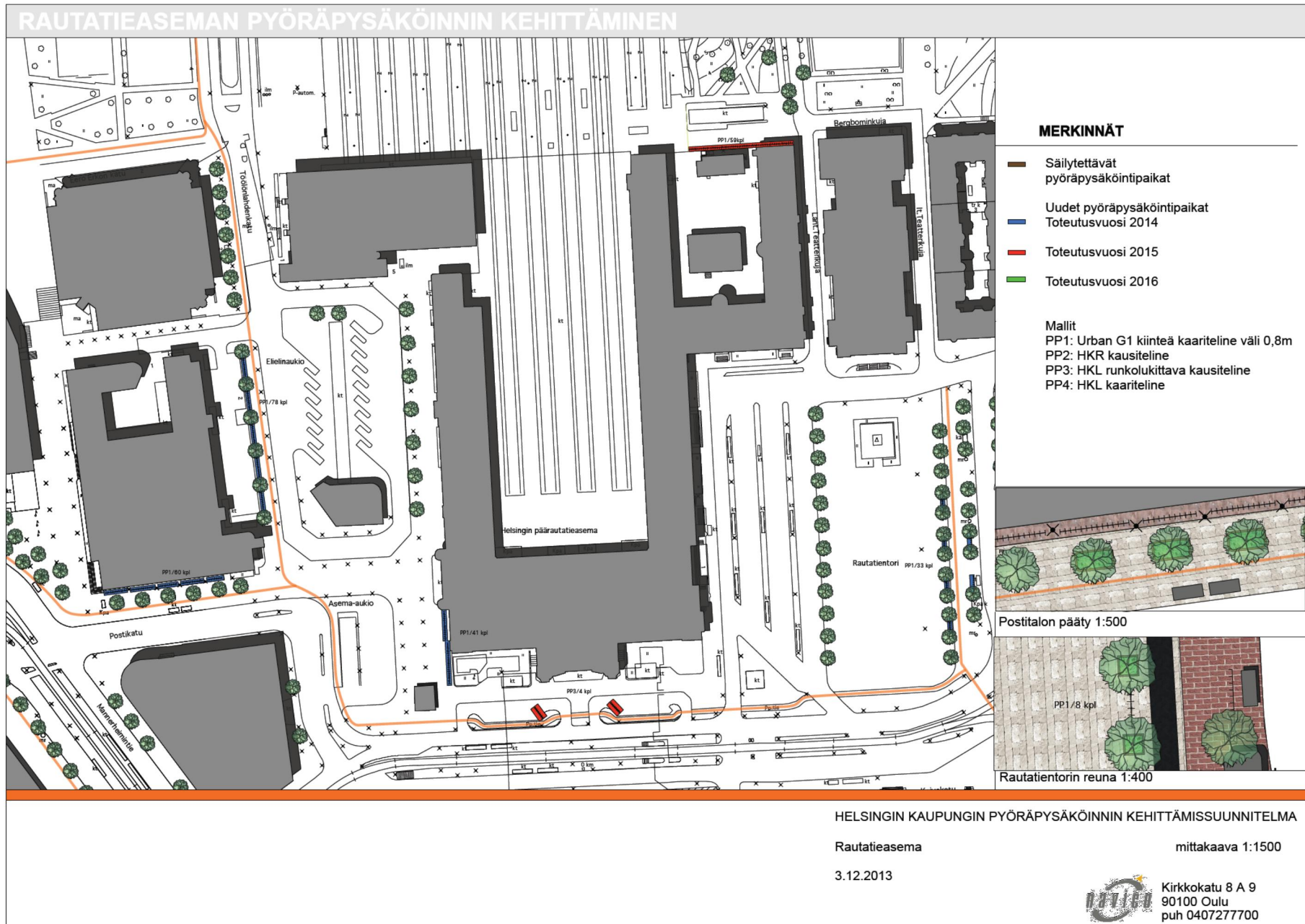
Kuva 10. Linnanmäen Tivolikujan ja Tivolitien nykyiset pyöräpysäköintipaikat



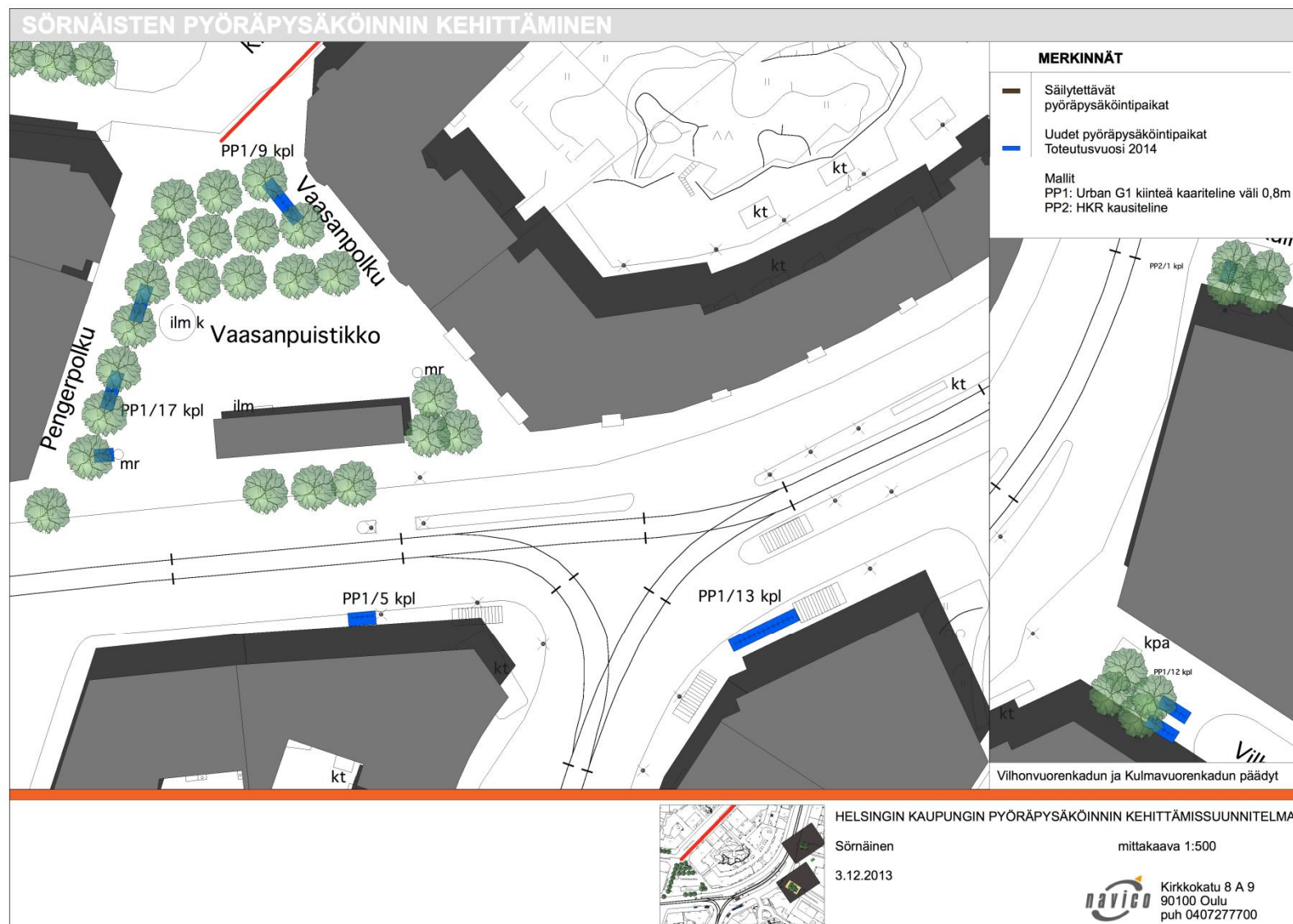
Kuva 11. Linnanmäen toisen sisäänkäynnin puolella ei ole paikkoja pyörille

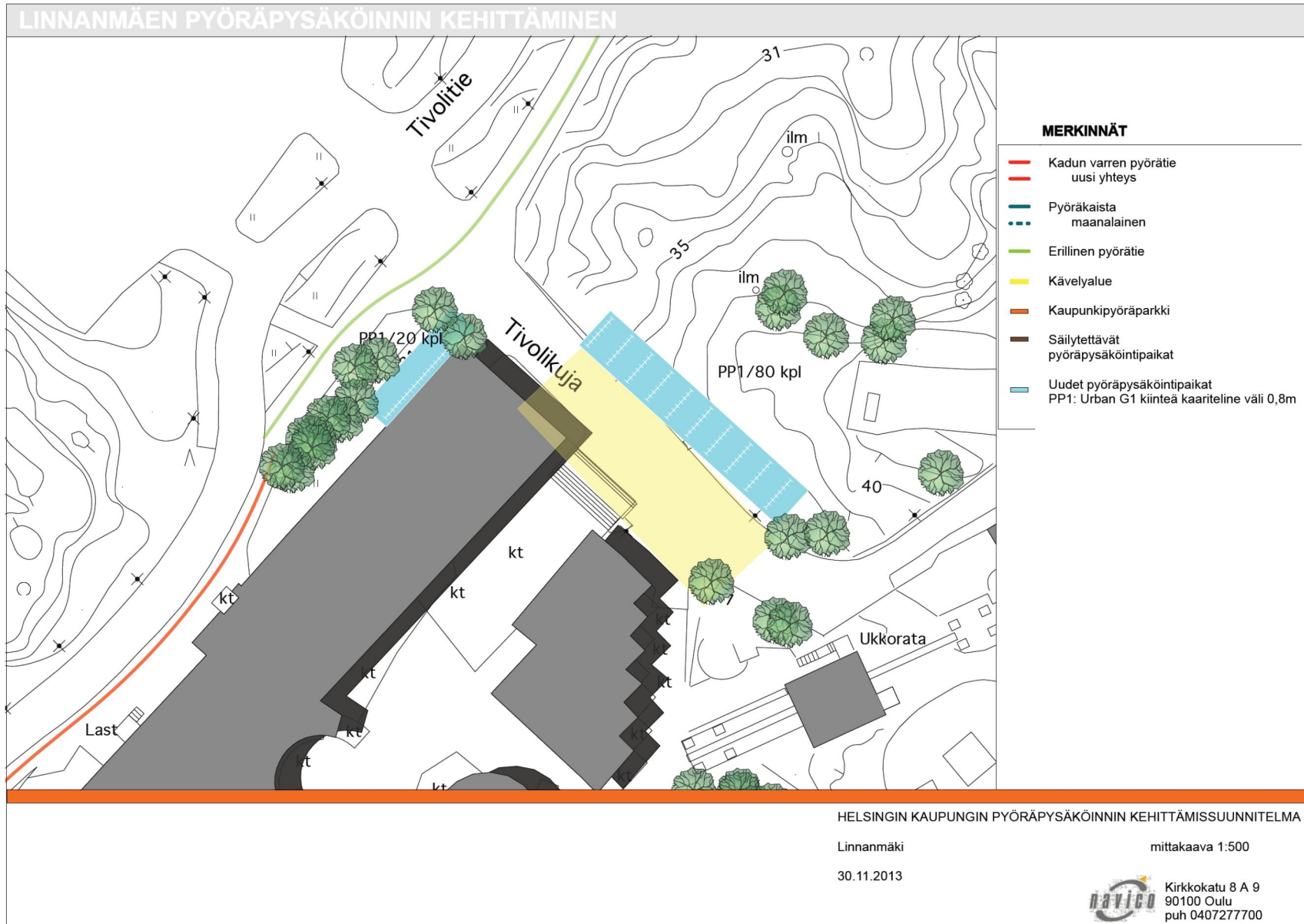


Kuva 12. Suunnittelukuva Tivolitien pysäköintihallin ratkaisusta ja pyöräpysäköinnin sijoittelu









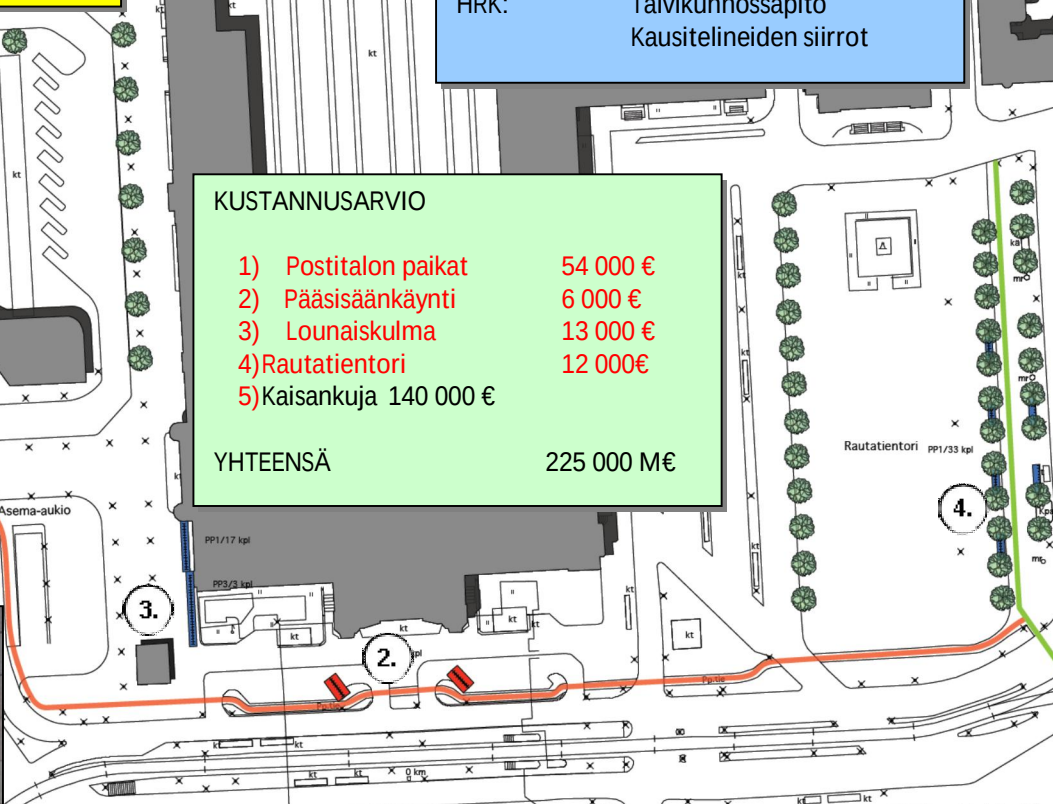
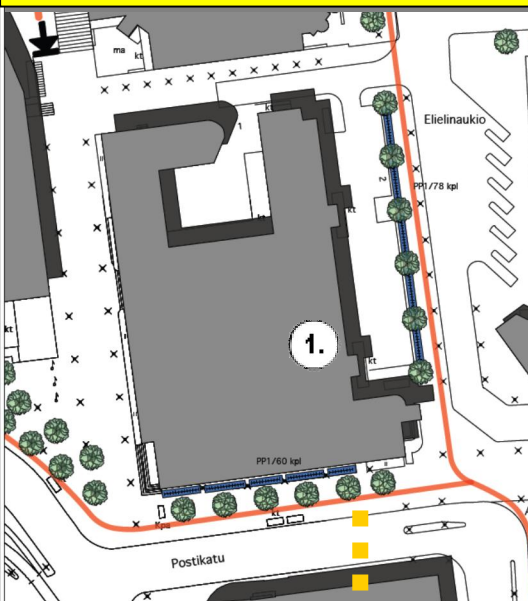
NYKYTILANNE

Rautatieaseman ympäristö on tärkein pyöräpysäköinnin kehittämisen kohde Helsingissä.

Nykyinen paikkatarjonta: 184 paikkaa
Runkolukituspaikkoja: 126 paikkaa
Katettuja paikkoja: 50 paikkaa
Käyttöaste (08/2013): 208 % (382 pyörää)

Keskeisimmät ongelmat:

- Riittämätön kapasiteetti kysyntään nähden
- Telineiden huono kunto ja laatu
- Telineiden ulkopuolelle pysäköitynä paljon pyöriä



OSAPUOLET JA LIITTYVÄT HANKKEET

Ilmarinen ja Elielin parkkihallin käyttö
Europark
VR: Alikulkukäytävän käyttö
Henkilöhissien käyttö
HRK: Talvikunnossapito
Kausitelineiden siirrot

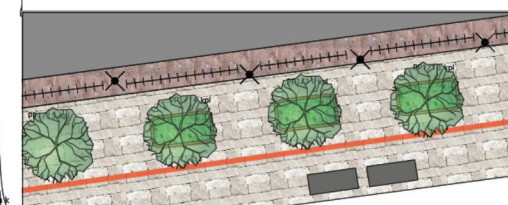
KUSTANNUSARVIO

1) Postitalon paikat	54 000 €
2) Pääsisäänkäynti	6 000 €
3) Lounaiskulma	13 000 €
4) Rautatientori	12 000 €
5) Kaisankuja	140 000 €

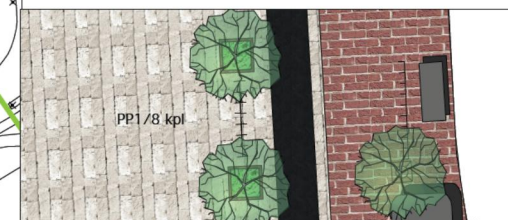
YHTEENSÄ 225 000 M€

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Pyöräpysäköinnin kapasiteetti vuonna 2018 on 800 pyörälle. Maanalaisen pyöräpysäköinnin kehittämisen mahdollisuuksia selvitetään. Elielin aukion pyöräpysäköintipaikat siirretään Postitalon puolelle pyöräilyväylän varteen. Rautatieaseman lounaiskulman pyöräparkkia parannetaan ja laajennetaan. Postitalon päätyyn lisätään uusia telinepaikkoja. Kaisankujan kapasiteettia ja laatua parannetaan. Rautatientorille paikkatarjontaa lisätään nykyisille paikoille. Rautatientorille lisätään runkolukituksen mahdollistavia paikkoja.



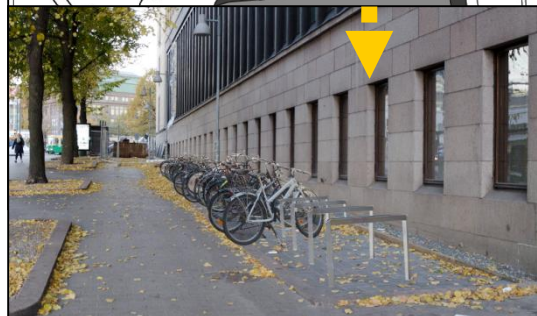
Postitalon pääty 1:500



Rautatientorin reuna 1:400

Toteutusaikataulu:

Punainen teksti = v. 2014
Musta teksti = v. 2015
Sininen teksti = v. 2016
Harmaa teksti = v. 2017



NYKYTILANNE

Pyörällä saavutaan Kampin keskusta jokaisesta ilmansuunnasta. Tärkein yhteys kohteeseen on Salomonkatu.

Nykyinen paikkatarjonta:	297 paikkaa
Runkolukituspaikkoja:	265 paikkaa
Katettuja paikkoja:	14 paikkaa
Käyttöaste (08/2013):	89 % (264 pyörää)

Keskeisimmät ongelmat:

- Tietyt alueet keräävät paljon pysäköityjä pyöriä, osa telinepaikoista on puolestaan vajaakäytöllä
- Telinekirjo on laaja

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Pyöräpysäköinnin tavoitekapasiteetti vuonna 2018 on 600 pyöräpaikkaa. Narinkkatorin paikkatarjontaa lisätään pyöräkeskuksen paikalle. Kampin keskuksen ja metroaseman sisäänkäyntien läheisyyteen lisätään polkupyörien pysäköintipaikkoja Salomonkadun varrelle, Annankadun päähän, Urho Kekkosen kadun varteen sekä Runebergin ja Fabianinkadun välissä sijaitsevan metroasemarakennuksen ympärille. Jaakon, Antin ja Olavinkadun nykyisten pyörien pysäköintipaikkojen laatua, turvallisuutta sekä viitoitusta parannetaan.



Toteutusaikataulu:

Punainen teksti	= v. 2014
Musta teksti	= v. 2015
Sininen teksti	= v. 2016

KUSTANNUSARVIO

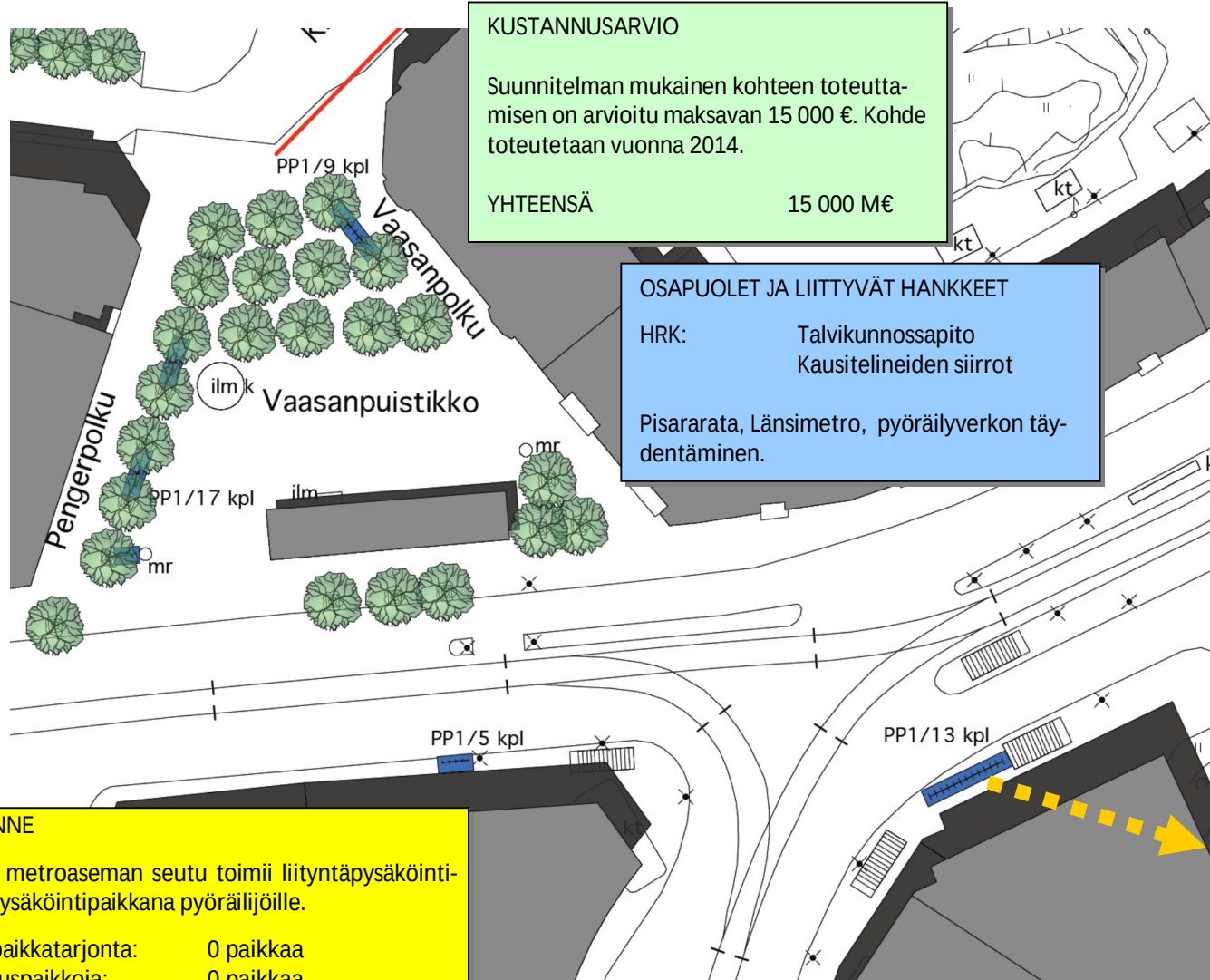
1) Narinkkatori	33 000 €
2) Salomonkatu	9 000 €
3) Annankatu	3 000 €
4) Poikkikadut	126 000 €
5) Metroasema	14 000 €
6) Urho Kekkosen katu	10 000 €
7) Annanaukio	5 000 €
8) Paasiaukio	5 000 €

YHTEENSÄ 205 000 €

OSAPUOLET JA LIITTYVÄT HANKKEET

HKR:	Rakentaminen, ylläpito
HKL:	Metroaseman telineet

Pyöräkeskus (poistuu 2013), Pissarakennus (uusi asema), Länsimetro



KUSTANNUSARVIO

Suunnitelman mukainen kohteen toteuttamisen on arvioitu maksavan 15 000 €. Kohde toteutetaan vuonna 2014.

YHTEENSÄ 15 000 M€

OSAPUOLET JA LIITTYVÄT HANKKEET

HRK: Talvikunnossapito
Kausitelineiden siirrot

Pisarakata, Länsimetro, pyöräilyverkon täydentäminen.

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Pyöräpysäköinnin kapasiteetti vuonna 2018 on 100 pyörälle. Merkittävin pyöräpysäköintialue on Vaasan puistikko, jonne istutusten väliin sijoitetaan reilut 50 runkolukituksen mahdollistavaa pysäköintipaikkaa. Myös muiden alueen metroaseman sisäänkäyntien yhteyteen sijoitetaan samoja kiinteitä telineitä palvelemaan liityntäpysäköintiä. Vihonvuoren ja Kulmavuorenkadun päihin sijoitetaan telinepaikkoja palvelemaan Sörnäisten metroaseman alueen asiointiliikennettä. Kulmavuorenkadun telineet ovat kausitelineitä.

NYKYTILANNE

Sörnäisten metroaseman seutu toimii liityntäpysäköinti- ja asiointipysäköintipaikkana pyöräilijöille.

Nykyinen paikkatarjonta: 0 paikkaa
Runkolukituspaikkoja: 0 paikkaa
Katettuja paikkoja: 0 paikkaa
Pyörien määrä (08/2013): 42 pyörää

Keskeisimmät ongelmat:

- Ei lainkaan pyöräpysäköintipaikkoja
- Pyörät kiinnitetään muihin kiinteisiin rakenteisiin telinejärjestyksen puuttuessa



